

Hallituksen esitys Eduskunnalle Venäjän federaation kanssa tehdyn lentoliikennesopimuksen muuttamista koskevan pöytäkirjan hyväksymisestä ja laiksi pöytäkirjan lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan, että eduskunta hyväksyisi Suomen tasavallan hallituksen ja Venäjän federaation hallituksen välisen lentoliikennesopimuksen muuttamisesta Moskovassa 26 päivänä syyskuuta 2011 tehdyn pöytäkirjan sekä lain pöytäkirjan lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta.

Pöytäkirjan tarkoituksena on muuttaa Euroopan unionin lainsäädännön edellyttämällä tavalla niitä sopimuksen määräyksiä, jotka koskevat lentoyhtiöiden nimeämistä ja nimeämisen peruuttamista, lentoyhtiöiden välisiä kaupallisia sopimuksia ja lentoyhtiöiden tariffeja. Pöytäkirja sisältää myös määräyk-

sen lentokoneiden asematasotarkastuksista. Lisäksi pöytäkirjalla on tarkoitus poistaa sopimukseen sisältyvä kaupunkiparikohtaisella reitillä lentoliikennettä harjoittavien lentoyhtiöiden määrää koskeva rajoitus.

Pöytäkirja tulee voimaan 30 päivän kuluttua siitä, kun jälkimmäinen ilmoitus pöytäkirjan voimaansaattamiseksi tarvittavien kansallisten toimenpiteiden loppuunsaattamisesta on otettu vastaan. Pöytäkirjan voimaansaattamislaki on tarkoitettu tulemaan voimaan valtioneuvoston asetuksella säädettävänä ajankohtana samaan aikaan kuin pöytäkirja tulee Suomen osalta voimaan.

YLEISPERUSTELUT

1 Nykytila

Suomen tasavallan ja Venäjän federaation välillä on voimassa 8 päivänä joulukuuta 1993 tehty lentoliikennesopimus. Sopimus tuli voimaan 21 päivänä toukokuuta 1994 (SopS 41/1994). Sopimuksen useat määräykset perustuvat vuonna 1972 tehtyyn Suomen ja Neuvostoliiton väliseen lentoliikennesopimukseen, joka kumottiin uuden sopimuksen voimaantullessa. Sopimuksen liite sisältää Suomen ja Venäjän välillä harjoitettavan lentoliikenteen kaupunkiparikohtaiset reitit, joille Venäjän ja Suomen viranomaiset nimeävät liikennettä harjoittavat lentoyhtiöt. Liitettä on reittien ja lentoliikennettä harjoittavien lentoyhtiöiden osalta muutettu maiden liikenneministeriöiden välisissä konsultaatioissa. Lentoliikennekonsultaatioita on järjestetty pääsääntöisesti vuosittain viimeiset 10 vuotta.

Euroopan komission mukaan sopimus ei kaikilta osin ole EU:n lainsäädännön mukainen eikä se vastaa nykyisiä kansainvälisiä käytäntöjä. Sopimus rajoittaa kilpailua sallimalla vain suomalaisessa tai venäläisessä omistuksessa olevien lentoyhtiöiden nimeämisen Venäjän ja Suomen välisille reiteille. Lisäksi lentoliikennettä voi sopimuksen mukaan kaupunkiparikohtaisella reitillä harjoittaa vain yksi lentoyhtiö kummastakin sopimusvaltiosta. Sopimuksessa on myös edellytetty, että lentoyhtiöt sopivat keskenään teknisistä ja kaupallisista kysymyksistä.

2 EU:n lainsäädäntö

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 tällaisten 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 jäsenmaiden tekemät sopimukset ovat sopusoinnussa unionin lainsäädännön kanssa. Asetuksen mukaan jäsenvaltio voi tehdä kolmannen maan kanssa lentoliikennesopimuksen, jos sopimus sisältää asetuksessa tarkoitettut 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, jäsenvaltioille annetaan lupa tehdä 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.

Suomi vastaanotti 29 päivänä lokakuuta 2010 Suomen ja Venäjän välistä lentoliikennesopimusta koskevan Euroopan komission virallisen huomautuksen, jossa komissio katsoo, että sopimukseen (SopS 41/1994) sisältyvät lentoyhtiöiden nimeämistä ja lentoyhtiö-

öiden välisiä kaupallisia sopimuksia koskevat määräykset ovat EU:n lainsäädännön vastaisia. Virallinen huomautus on ensimmäinen vaihe jäsenyysvelvoitteiden rikkomista koskevassa menettelyssä, joka voi johtaa siihen, että komissio vie asian unionin tuomioistuimen käsiteltäväksi. Suomen lisäksi myös muut jäsenvaltiot ovat sitemmin vastaanottaneet vastaavan huomautuksen.

Virallisen huomautuksen taustalla on Euroopan unionin tuomioistuimen vuonna 2002 antamat niin sanotut Open skies -ratkaisut, jotka koskivat EU:n jäsenvaltioiden ja Yhdysvaltojen kahdenvälisiä lentoliikennesopimuksia. Unionin tuomioistuin katsoi muun ohella, että sopimukseen sisältyvät lentoyhtiöiden nimeämislausekkeet ovat unionin oikeuden vastaiset. Open skies -ratkaisujen jälkeen jäsenvaltioiden ja kolmansien maiden välisiä kahdenvälisiä lentoliikennesopimuksia on pyritty muuttamaan joko kahdenvälisiin järjestelyin taikka korvaamalla sopimukset kokonaan tai osin EU:n ja kolmannen maiden välisillä sopimuksilla. Jäsenvaltiot ovat pyrkineet kahdenvälisesti neuvottelemaan muutoksista Venäjän kanssa tehtyihin lentoliikennesopimuksiin. Suomi on neuvotellut Suomen ja Venäjän välisen sopimuksen muuttamisesta Venäjän kanssa vuodesta 2003.

Suomen ja Venäjän välisen lentoliikennesopimuksen muuttamisesta 26 syyskuuta 2011 tehdyn pöytäkirjan sisältämät määräykset kuuluvat kahta poikkeusta lukuun ottamatta unionin yksinomaiseen toimivaltaan. Pöytäkirjan määräyksen eivät täysin vastaa vakiolausekkeita, eikä sitä toistaiseksi ole käsitelty ulkosuhdeasetuksen mukaisessa komitologiamenettelyssä. Euroopan komissio on kuitenkin todennut pöytäkirjan määräysten olevan linjassa unionin lainsäädännön kanssa. Jäljempänä esityksen yksityiskohtaisissa perusteluissa sekä eduskunnan suostumuksen tarpeellisuutta koskevassa jaksossa on käyty läpi unionilainsäädäntöä pöytäkirjan määräysten osalta.

3 Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset

Esityksen keskeisenä tavoitteena on saattaa Suomen ja Venäjän välinen lentoliikenneso-

pimus vastaamaan unionin lainsäädännön asettamia velvoitteita. Esityksen tavoitteena on poistaa Suomen ja Venäjän välisen lentoliikenteen kilpailun rajoitteita sekä saattaa lentoyhtiöiden välinen yhteistyö vastaamaan yleisesti kansainvälisessä lentoliikenteessä sovellettavia käytäntöjä.

Pöytäkirjan määräykset mahdollistavat myös muun kuin suomalaisomistuksessa olevan lentoyhtiön nimeämisen Suomen ja Venäjän väliselle lentoreitille. Lisäksi pöytäkirjan määräyksillä kumotaan sopimukseen sisältynyt määräys liikennöinnin edellytyksenä olleista lentoyhtiöiden välisistä sopimuksista. Pöytäkirjalla poistetaan myös sopimukseen sisältyvä rajoitus, jonka mukaan lentoliikennettä on voinut maiden välisillä kaupunkiparikohtaisilla reiteillä harjoittaa vain yksi lentoyhtiö kummastakin maasta. Pöytäkirjassa määrätään myös lentokoneiden lentoasemilla suoritettavista asematasotarkastuksista sekä lentoyhtiöiden perimistä tariffeista.

4 Esityksen vaikutukset

Liikennöinnin edellytyksenä ollut vaatimus lentoyhtiöiden välisestä kaupallisesta sopimuksesta merkinnee poistuessaan merkittäviä taloudellisia säästöjä suomalaisille lentoyhtiöille. Sopimusten perusteella Finnair on muun muassa maksanut vuosittain useita kymmeniä miljoonia euroja Aeroflotille Suomen ja Venäjän välisistä yhteyksistä sekä Siperian ylilentomaksuina. Toisaalta lentoyhtiöiden välisten sopimusten poistumisella on todennäköisesti korottava vaikutus venäläisten viranomaisten perimiin liikennöintimaksuihin, mutta kokonaisvaikutuksen voidaan ennakoida olevan maksuja alentava. Maksujen alenemisella voi olla myös vaikutuksia lentolippujen hintoihin.

Pöytäkirjan määräyksillä poistetaan sopimukseen sisältyvä rajoite, jonka mukaan maiden lentoliikenneviranomaiset voivat nimetä reiteille ainoastaan niiden kansallisessa omistuksessa olevia lentoyhtiöitä. Muutoksella mahdollistetaan suomalaisiksi yhtiöksi katsottavan lentoyhtiön, kuten Blue1-lentoyhtiön sekä myös muun EU:n jäsenmaan lentoyhtiön nimeämisen. Tämä luonee tulevaisuudessa kilpailua sekä parantanee lentoyhteyksien tarjontaa.

Sopimukseen tehtävät muutokset sallivat sen, että kaupunkiparikohtaiselle reitille voidaan nimetä useampi kuin yksi lentoyhtiö, mikä mahdollistaa useampien yhtiöiden pääsyn markkinoille.

Pöytäkirjan määräyksillä sovitaan myös yksityiskohtaisemmin lentokoneisiin kohdistettävien asematasotarkastusten suorittamisesta. Asematasotarkastuksia voidaan suorittaa ilmailulain 4 luvun säännösten mukaisesti lentoasemalla olevaan lentokoneeseen, jos sen epäillään jättäneen noudattamatta kansainvälisiä turvallisuusnormeja. Tarkastuksen suorittaa Liikenteen turvallisuusvirasto. Oikeus tarkastusten suorittamiseen perustuu kansainväliseen siviili-ilmailun yleissopimukseen (SopS 11/1949, jäljempänä *Chicagon yleissopimus*).

Esityksellä ei ole viranomaistoimintaan eikä ympäristöön liittyviä vaikutuksia.

5 Asian valmistelu

Hallituksen esitys on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä yhteistyössä Liikenteen turvallisuusviraston kanssa. Pöytäkirjan valmistelua ja sen neuvottelua varten asetettiin liikenneministerin nimeämä valtuuskunta, jossa oli jäseniä ja asiantuntijoita ulkoasiainministeriöstä, rajavartiolaitoksesta, Liikenteen turvallisuusvirastosta ja Finavia Oyj:stä sekä seuraavista lentoyhtiöistä: Air Finland, Blue1, Finnair ja Finncomm Airlines.

Pöytäkirjasta pyydettiin ennen sen allekirjoittamista lausunto ulkoasiainministeriöltä, oikeusministeriöltä, sisäasiainministeriöltä, puolustusministeriöltä, työ- ja elinkeinoministeriöltä, Liikenteen turvallisuusvirastolta, Finavia Oyj:lta, Elinkeinoelämän keskusliitto EK:lta, Keskuskauppakamarilta sekä seuraavilta lentoyhtiöiltä: Air Finland, Blue1, Finnair ja Finncomm Airlines. Annetuissa lausunnoissa puollettiin pöytäkirjan allekirjoittamista. Esityksestä on pyydetty lausunnot edellä mainituilta tahoilta lukuun ottamatta Finncomm Airlinesia.

Esityksestä annetuissa lausunnoissa oikeusministeriö ja ulkoasiainministeriö kiinnittivät huomiota siihen, että koska eduskuntaa pyydetään hyväksymään pöytäkirja kokonaisuudessaan, eduskunnan suostumusta koske-

vassa osiossa tulee arvioida myös unionin toimivaltaan kuuluvien määräysten lainsäädännön alaan kuuluminen. Ministeriöt kiinnittivät huomiota myös voimaansaattamisasetuksen antajaan. Ministeriöiden muutosehdotukset on huomioitu esityksen jatkovalmisteluissa. Sisäasiainministeriöllä ja puolustusministeriöllä ei ollut lausuttavaa esityksestä.

Liikenteen turvallisuusvirasto esitti launossaan tarkennuksia asematasotarkastuksia koskevaa EU:n lainsäädäntöä koskeviin viittauksiin. Keskuskauppakamari piti tärkeänä, että sopimuksen muutoksia sovellettaessa ja niitä tulkittaessa varmistetaan suomalaisten lentoyhtiöiden ja elinkeinoelämän edut ja huolehditaan tasapuolisista kilpailun edellytyksistä Euroopan lentoliikenteessä.

6 Muita esitykseen vaikuttavia seikkoja

Suomen ja Venäjän välisen lentoliikennesopimuksen muuttamisen ehtona Venäjä edellytti, että yhtiöiden välisiä kaupallisia sopimuksia koskevia käytäntöjä noudatetaan toistaiseksi kumpaakin sopimuspuolta velvoittavan kilpailulainsäädännön vaatimukset huomioiden. Tämä siitä huolimatta, että pöytäkirjalla mitätöidään sopimuksesta lentoyhtiöiden kaupallisia sopimuksia koskeva vaatimus. Finnair on kapallisten sopimusten perusteella maksanut vuosittain huomattavia summia Aeroflotille Siperian ylilentomaksuina. Myös muiden eurooppalaisten lentoyhtiöiden Siperian ylilennoista maksamat maksut ovat perustuneet EU:n jäsenmaiden kahdenvälisiin sopimuksiin Venäjän kanssa.

Euroopan komission silloinen varapuheenjohtaja Jacques Barrot ja Venäjän federaation liikenneministeri Igor Levitin parafoivat marraskuussa 2006 sopimuksen sovitusta periaatteista Siperian ylittävien lentoreittien käyttöön sovellettavan järjestelmän nykyaikaistamisesta. Aiemmasta sopimuksesta huolimatta Venäjän federaatio ei allekirjoittanut sopimusta. Komissio on viime vuosina toistuvasti käsitellyt asiaa Venäjän kanssa. Sittemmin Venäjä ilmoitti, että se allekirjoittaa sopimuksen, jos se hyväksytään Maailman kauppajärjestö WTO:n jäseneksi. Venäjän jä-

senyydestä päätettiin WTO:n ministerikokouksessa joulukuussa 2011.

Euroopan komissio ja Venäjä neuvottelivat syksyn 2011 aikana teknisistä muutoksista vuonna 2006 parafoituun sopimukseen sen saattamiseksi ajan tasalle sopimuksen voimaantuloa koskevien määräysten osalta. Asiallisia muutoksia sopimukseen ei tehty. Lähelläkohtaisesti Euroopan unionin ja sen jäsenvaltioiden sekä Venäjän väliseksi valtiosopimukseksi tarkoitettu sopimus tehtiin lopulta poliittisena sitoumuksena Euroopan komission ja Venäjän välisellä kirjeenvaihdolla marraskuussa 2011 sen jälkeen kun Venäjän virallinen WTO:hon liittymistyöryhmä oli raportissaan suosittanut Venäjää järjestön jäseneksi.

Kirjeenvaihdolla hyväksytyjen Siperian ylittävien lentoreittien käyttöön sovellettavan järjestelmän nykyaikaistamista koskevat periaatteet ovat tulleet voimaan 1 päivänä tammikuuta 2012. Periaatteissa sitoudutaan EU:n jäsenvaltioiden ja Venäjän kahdenvälisen lentoliikennesopimusten muuttamiseen lentoyhtiöiden välisen kaupallisten sopimusten tekemistä koskevan veloitteen poistamiseksi. Periaatteiden mukaan Siperian ylilento maksut poistuvat kokonaan vuoteen 2014 mennessä. Tämän jälkeen Venäjä voisi periaatteen ainoastaan tavanomaisia navigaatiomaksuja, joiden pitää olla kustannustehokkaita, avoimia ja ulkomaisia lentoyhtiöitä syrjimättömiä. Periaatteiden mukaan uusien reittien osalta lentoyhtiöiltä ei saa vaatia kaupallista sopimusta vuoden 2012 alusta lähtien.

YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

1 Pöytäkirjan sisältö ja sen suhde Suomen lainsäädäntöön

Vuonna 1993 tehdyn sopimuksen suomenos sisältää joltakin osin vanhentunutta terminologiaa. Sopimuksessa käytetty ”operating authorization” on käännetty aiemman lentoliikennesopimusten suomentamiskäytännön mukaisesti suomeksi ”liikennelupa”. Euroopan unionin lainsäädännössä, alun perin neuvoston asetuksessa 2407/92 ja siihen perustuvassa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa 1008/2008 lentoliikenteen harjoittamisen yhteisistä säännöistä yhteisössä, on kuitenkin myöhemmin otettu käyttöön termi ”operating licence”. Termi on määritelty asetuksen 2 artiklassa ja käännetty suomeksi ”liikennelupa”. Sopimuksessa käytetty termi ”operating authorization” vastaa taasen nykyään termiä ”liikennöintilupa”.

Liikennelupa on määritelty ilmailulain 67 §:ssä ja sillä tarkoitetaan lupaa, jonka nojalla luvan haltija voi kuljettaa matkustajia, postia ja rahtia lentoteitse maksua tai muuta korvusta vastaan. Liikennöintilupa taasen liittyy kolmanteen maahan suuntautuvaan liikenteeseen ja sen myöntäminen perustuu Suomen ja kolmannen maan väliseen kahdenväliseen

sopimukseen. Ilmailulain 73 §:n nojalla myönnetty liikennöintilupa oikeuttaa reitti-kohtaisen säännöllisen lentoliikenteen harjoittamiseen Suomen ja kolmannen maan välillä.

Pöytäkirjassa termi ”operating authorization” esiintyy 1 artiklan 3 ja 4 kappaleessa sekä pöytäkirjan 1 artiklan 5 kappaleeseen sisältyvässä uudessa 14¹ artiklassa. Termi on käännetty nykykäytännön mukaisesti ”liikennöintiluvaksi”. Vuoden 1993 sopimuksessa käytetyn termin ”operating authorization” on siten myös tulkittava tarkoittavan ”liikennöintilupaa”.

1 artikla

Artiklan 1 kappaleessa lisätään sopimuksen 1 artiklan 1 kappaleeseen uusi, lentotoimintaluvan määritelmää koskeva g kohta. Suomen kahdenvälisissä lentoliikennesopimuksissa ei tyypillisesti määritellä lentotoimintalupaa, sillä se on määritelty Chicagon yleissopimuksen liitteenä 6 olevassa standardissa. Venäjän ehdotuksesta pöytäkirjaan kirjattu määritelmä vastaa Chicagon yleissopimuksen pohjalta hyväksytyyn standardiin sisältyvää määritelmää. Lentotoiminnan har-

joittamisen edellytyksistä säädetään Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa N:o 1008/2008. Lentotoimintalupa vaaditaan ilmailulain (1194/2009) mukaisesti kaupalliseen ilmakuljetukseen.

Artiklan 2 *kappaleessa* mitätöidään sopimuksen 3 artiklan 4 kappaleeseen sisältyvä määräys liikennöinnin edellytyksenä olleista lentoyhtiöiden välisistä sopimuksista. Aeroflotin ja Finnairin välisten kaupallisten sopimusten perusteella Finnair on maksanut muun muassa Siperian ylilennoista. Kaupallisten sopimusten edellyttäminen on maailmanlaajuisten lentoliikennemarkkinoiden nykykäytäntöjen vastainen eikä näitä sopimuksia ole Liikenteen turvallisuusvirastolle tai sitä edeltäneille ilmailuviranomaisille esitetty hyväksyttäväksi. Kaupallisia sopimuksia koskeva määräys on yksi niistä Euroopan komission viralliseen huomautukseen sisältyneistä määräyksistä, joiden komissio katsoo rikkovan Euroopan unionin kilpailusääntöjä (sopimus Euroopan unionin toiminnasta (SEUT) 101 artikla) sekä lojaalin yhteistyön periaatetta (SEUT 4 artiklan 3 kohta). Komission mukaan kaupallinen sopimus rajoittaa kilpailua. Tekemällä kaupallisen sopimuksen Finnair käytännössä suostuu olemaan vähemmän kilpailukykyinen kyseisellä reitillä ja tarjoaa samalla Aeroflotille kilpailuedun.

Artiklan 3 *kappaleessa* mitätöidään sopimuksen 4 artiklan 1 kappaleen toinen virke, jolla on rajoitettu kummankin maan nimeämien lentoyhtiöiden määrä yhteen kaupunkiparikohtaisella reitillä. Rajoitus on vaikeuttanut lentoyhtiöiden markkinoillepääsyä ja estänyt kilpailun reiteillä. Liikenteen turvallisuusvirasto päättää ilmailulain 74 §:n nojalla siitä yhtiöstä, joka on saanut harjoittaa liikennettä reitillä. Ulkosuhdeasetuksessa on määritelty kriteerit menettelylle, jolla tällaisia rajoitettuja liikenneoikeuksia jaetaan. Ulkosuhdeasetuksen 5 artiklan mukaan menettelyn on oltava syrjimätön ja avoin. Suomessa noudatettava menettely on vahvistettu ilmailulain nojalla ilmailuviranomaisen määräyksellä (Ilmailulaitoksen päätös liikennöinnistä reitillä, johon kohdistuu käyttörajoituksia, Ilmailulaitoksen normisarja 2/2004).

Artiklan 3 *kappaleessa* muutetaan myös sopimuksen 4 artiklan 4 kappale, joka koskee reitille nimettäville lentoyhtiöille asetettuja edellytyksiä. Liikenteen turvallisuusvirasto on voinut sopimuksen nojalla nimetä ainoastaan sellaisen suomalaisen lentoyhtiön, jonka pääasiallinen omistusoikeus on Suomessa ja jota Liikenteen turvallisuusvirasto valvoo. Tämä on tarkoittanut sitä, että esimerkiksi Blue1-lentoyhtiötä ei ole voitu nimetä Venäjälle suuntautuneille reiteille. Määräys on merkittävin peruste Euroopan komission antamalle viralliselle huomautukselle. Komission näkemyksen mukaan voimassa oleva sopimusmääräys rikkoo sijoittautumisvapautta (SEUT 49), koska määräyksestä seuraa, ettei Suomeen sijoittautuneella eurooppalaisella lentoyhtiöllä, joka ei ole Suomen valtion tai sen kansalaisten pääasiallisessa omistuksessa tai käytännön määräysvallassa, ole oikeutta käyttää Suomen viranomaisten määräysvallassa olevia liikenneoikeuksia.

Muutetun 4 artiklan 4 kappaleen nojalla Liikenteen turvallisuusvirasto voi jatkossa nimetä reitille sellaisen yhtiön, joka on 1) sijoittunut Suomeen, 2) jolla on Suomen lainsäädännön mukainen voimassa oleva liikennelupa ja lentotoimintalupa, ja 3) lentotoimintaluvan myöntänyt valtio harjoittaa ja ylläpitää lentoyhtiön tehokasta viranomaisvalvontaa ja asianmukainen ilmailuviranomaisen on selvästi yksilöity nimeämisessä. Nimeämisestä koskevat edellytykset ovat identtiset kummallekin sopimuspuolelle. Liikennelupa on EU:n lainsäädäntöön perustuva eurooppalaisiin lentoyhtiöihin kohdistunut edellytys. Venäjän viranomaiset edellyttävät yhtiöiltään vastaavaa lupaa, joka annetaan hallituksen päätöksenä. Venäjän tämän hetkinen lainsäädäntö edellyttää, että yhtiö on venäläisessä enemmistöomistuksessa. Käytännössä sopimusmääräys mahdollistaa sen, että Venäjä voi edellytysten täytyessä nimitä minkä maalaisessa omistuksessa tahansa olevan lentoyhtiön reitille. EU:n lainsäädännön mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto voi nimetä ainoastaan sellaisen lentoyhtiön, jonka liikenneluvan ja lentotoimintaluvan on myöntänyt EU:n jäsenvaltio. Sijoittautuminen ei edellytä yhtiön pääasiallisen toimipaikan sijaitsemista Suomessa.

Artiklan 4 kappaleessa muutetaan sopimuksen 5 artiklan 1 kappale. Kappaleen johdanto ja a – c kohdat vastaavat sisällöltään voimassa olevaa sopimusta. Kappaleen a kohdassa omistusoikeuden sijaan viitataan muutettuun 4 artiklan 4 kappaleeseen, jota koskevaa muutosta on selostettu edellä. Kappaleeseen on lisätty uusi d kohta, joka mahdollistaa sen, että sopimuspuoli voi peruuttaa toisen sopimuspuolen nimeämän lentoyhtiön liikennöintiluvan. Peruuttamisen edellytyksenä on, että lentoyhtiön valvontaa harjoittaa sellainen valtio, jonka kanssa luvan peruuttavalla sopimuspuolella ei ole kahdenvälisiä lentoliikennesopimusta, ja joka on evännyt liikenneoikeudet tämän sopimuspuolen nimeämältä lentoyhtiöltä. Määräys kuuluu Euroopan unionin toimivaltaan ja perustuu Euroopan komission ja EU:n jäsenmaiden laatimiaan vakiolausekkeeseen, jonka tarkoituksena on hälventää kolmansien maiden huolia siitä, että ne lentoyhtiöt, joiden liikenneoikeudet tämä valtio on peruuttanut, pyrkii lentämään toisen kahdenvälisen sopimuksen nojalla.

Artiklan 5 kappaleessa muutetaan sopimuksen tariffeja koskeva 10 artikla. Kappaleessa määritellään kriteerit lentoyhtiöiden itsensä asettamille tariffeille eli pitkälti lentolippujen hinnoille. Artikla eroaa voimassa olevan sopimuksen määräyksestä siinä, että maksujen kriteereihin on lisätty käyttäjien etua ja palvelutasoa koskevat kriteerit. Lisäksi artiklassa määritellään ne tilanteet, joissa sopimuspuolten lentoliikenneviranomaiset voivat puuttua tariffeihin ja vaatia niiden toimittamista viranomaisten hyväksyttäväksi.

Voimassa olevan sopimuksen mukaan lentoyhtiöillä on velvollisuus alistaa tariffit viranomaisten hyväksyttäväksi. Määräys on vuosien saatossa menettänyt Suomessa merkityksensä, sillä Suomen ilmailuviranomaiset eivät ole vaatineet tariffien alistamista. Suomi ehdotti pöytäkirjaa koskevissa neuvotteluissa artiklan poistamista, mutta se säilytettiin muutettuna Venäjän vaatimuksesta. Artikla on linjassa EU:n kilpailulainsäädännön (SEUT 101 ja 102) kanssa vastaten keskeisiltä osiltaan Euroopan komission ja EU:n jäsenmaiden laatimia mallilausekkeita.

Artiklan 6 kappaleessa sopimukseen lisätään lentokoneisiin kohdistettavia asema-

tasotarkastuksia koskeva 14¹ artikla. Artikla mahdollistaa neuvottelut sovellettavista turvallisuusnormeista sekä luo menettelyn turvallisuusnormien ylläpitoa ja valvontaa koskevien puutteiden käsittelemiseksi. Artikla mahdollistaa Liikenteen turvallisuusviraston venäläiseen lentokoneeseen, sen varustukseen sekä koneen miehistön asiakirjojen voimassaoloon kohdistaman asematasotarkastuksen suorittamisen edellyttäen, ettei tarkastus johda kohtuuttomaan viivästykseen lentotoiminnassa. Liikenteen turvallisuusvirastolla on lisäksi artiklan mukaan oikeus lentoliikenteen turvallisuuden varmistamiseksi välittömästi muuttaa lentoyhtiön liikennöintilupaa tai peruuttaa se väliaikaisesti, jos virasto on asematasotarkastuksen johdosta todennut, että lentokone ei täytä sille Chicagon yleissopimuksessa asetettuja velvollisuuksia tai että venäläisen ilmailuviranomaisen toteuttamassa turvallisuusnormien ylläpidossa tai hallinnoinnissa on puutteita. Artikla lisättiin pöytäkirjaan Venäjän ehdotuksesta.

Kolmansien maiden lentoyhtiöiden lentokoneisiin kohdistettavista asematasotarkastuksista säädetään asetuksella yhteisistä siviili-ilmailua koskevista säännöistä ja Euroopan lentoturvallisuusviraston perustamisesta ((EY N:o 216/2008).

2 artikla

Artikla sisältää pöytäkirjan voimaantuloa koskevan tavanomaisen loppumääräyksen. Pöytäkirja tulee voimaan 30 päivän kuluttua siitä, kun jälkimmäinen ilmoitus kansallisten voimaansaattamistoimenpiteiden toteuttamisesta on vastaanotettu.

2 Lakiehdotuksen perustelut

Perustuslain 95 §:ssä edellytetään, että kansainvälisen velvoitteen lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset saatetaan voimaan erityisellä voimaansaattamislalla. Tällaiset määräykset tulee saattaa voimaan lailla myös silloin, kun velvoitteen johdosta ei ole tarpeen tarkistaa kansallisen lainsäädännön aineellista sisältöä. Koska Suomen ja Venäjän välisen lentoliikennesopimuksen muuttamista koskevan pöytäkirjan velvoitteiden toteutta-

miseksi ei aineellista lainsäädäntöä ole tarpeen muuttaa, esitys sisältää ainoastaan ehdotuksen blankettilaiksi.

1 §. Pykälän säännöksellä saatettaisiin voimaan sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset. Lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä selostetaan jäljempänä eduskunnan suostumuksen tarpeellisuutta koskevassa jaksossa.

2 §. Pykälän mukaan pöytäkirjan muiden määräysten voimaansaattamisesta ja lain voimaantulosta säädettäisiin valtioneuvoston asetuksella. Lain on tarkoitus tulla voimaan samanaikaisesti kuin sopimus tulee Suomen osalta voimaan. Maaliskuussa 2012 voimaan tuleen perustuslain muuttamisesta annetun lain (1112/2011) 95 §:n 1 momentin mukaan kansainvälisten velvoitteiden muut kuin lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset saatetaan voimaan asetuksella. Perusteet asetuksenantoa koskevalle toimivallan jaolle ovat voimaansaattamisasetuksen kohdalla samat kuin asetuksenantovallan jakautumisessa yleisesti perustuslain 80 §:n mukaan. Perustuslain 80 §:stä johtuu, että jos asetuksen antajasta ei ole erikseen säädetty, asetuksen antaa valtioneuvosto. Pykälässä ehdotetaan näin ollen säädettäväksi, että pöytäkirjan muiden määräysten voimaansaattamisesta ja lain voimaantulosta säädettäisiin valtioneuvoston asetuksella.

3 Voimaantulo

Pöytäkirjan 2 artiklan mukaan kumpikin sopimuspuoli ilmoittaa toiselle sopimuspuolelle, kun sopimuksen voimaantulon edellyttämät kansallisen lainsäädännön mukaiset vaatimukset on saatettu päätökseen. Pöytäkirja tulee voimaan 30 päivän kuluttua jälkimmäisen ilmoituksen vastaanottamisesta.

4 Eduskunnan suostumuksen tarpeellisuus ja käsittelyjärjestys

4.1 Toimivallanjako unionin ja jäsenvaltioiden välillä

Ulkosuhdeasetuksella on luotu mekanismi, jolla Euroopan unioni sallii tietyin edellytyksin jäsenvaltion tekemän lentoliikennesopimuksia, jotka kuuluvat sisältönsä puolesta

joiltain osin 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 sopimuspuolina ovat sekä unioni että sen jäsenvaltiot. Kyse ei myöskään ole sellaisesta sopimuksesta, johon Euroopan unionin jäsenvaltiot sitoutuvat unionin puolesta (PeVL 16/2004 vp). Perustuslain 8 luvussa säädetyn kansallisen hyväksymis- ja voimaansaattamismenettelyn näkökulmasta kysymys on Suomen tekemästä sopimuksesta, johon sitoutuminen edellyttäen, että toimitaan unionin hyväksymän valtuutuksen puitteissa, on niin ikään kokonaisuudessaan Suomen päätettävissä. Eduskuntaa pyydetään näin ollen hyväksymään pöytäkirja kokonaisuudessaan ja saattamaan voimaan pöytäkirjan 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 yksinomainen toimivalta lentoliikenneasioissa on käynyt varsin laajaksi. Pääosa tästä lainsäädännöstä on annettu suoraan velvoittavina asetuksina. Tällöin jäsenvaltioiden kansallinen toimivalta rajoittuu lähinnä siihen, kuinka jäsenvaltio järjestää asetusten kulloinkin edellyttämät julkiset hallintotohtävät.

Suomen ja Venäjän välisen lentoliikennesopimuksen muuttamista koskevan pöytäkirjan määräykset kuuluvat kahta poikkeusta lukuun ottamatta Euroopan unionin toimivaltaan. Ainoastaan pöytäkirjan 1 artiklaan sisältyvä määräys sopimuksen 4 artiklan 1 kappaleen toisen virkkeen mitätöimisestä sekä uusi lentotoimintaluvan määritelmää koskeva sopimuksen 1 artiklan 1 kappaleen g kohta kuuluvat Suomen toimivaltaan. Pöytäkirjan sisältämiin määräyksiin sovelletaan Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen kilpailusääntöjä (SEUT 101 ja 102

artikla) sekä vapaaseen liikkuvuuteen liittyvää sijoittautumisvapautta koskevia sääntöjä (SEUT 49). Asematasotarkastuksista säädetään asetuksella yhteisistä siviili-ilmailua koskevista säännöistä ja Euroopan lentoturvallisuusviraston perustamisesta ((EY) N:o 216/2008). Tällä perusteella pöytäkirjan lentoyhtiöiden nimeämistä (sopimuksen muutettu 4 artiklan 4 kappale ja 5 artiklan 1 kappale), tariffeja (sopimuksen muutettu 10 artikla) ja asematasotarkastuksia (sopimuksen uusi 14¹ artikla) koskevat määräykset kuuluvat Euroopan unionin toimivaltaan. Myös pöytäkirjalla mitätöitävä lentoyhtiöiden kaupallisia sopimuksia koskeva määräys (sopimuksen 3 artiklan 4 kappale) kuuluu unionin toimivaltaan.

4.2 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 turvattun perusoikeuden käyttämistä tai rajoittamista, jos määräys muutoin koskee yksilön oikeuksien ja velvollisuuksien perusteita, jos määräyksen tarkoituksesta asiasta on perustuslain mukaan säädettyvä lailla, tai jos määräyksessä tarkoitusta asiasta on jo voimassa lain säännöksiä taikka siitä on Suomessa vallitsevan käsityksen mukaan säädettyvä 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 uusi 1 artiklan 1 kappaleen g kohta sisältää lentotoimintalupaa koskevan määritelmän. Määräykset, jotka välillisesti vaikuttavat aineellisten lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten tulkintaan ja soveltamiseen, kuuluvat itsekkin lainsäädännön alaan (PeVL 6/2011 ja 24/2001 vp). Lentotoimintalupaa koskeva määritelmä vaikuttaa lainsäädännön

alaan kuuluvan, lentoyhtiöiden nimeämistä koskevan pöytäkirjan määräyksen (sopimuksen muutettu 4 artiklan 4 kappale) tulkintaan. Näin ollen myös lentotoimintalupaa koskeva määritelmä kuuluu lainsäädännön alaan.

Pöytäkirjalla sopimuksesta mitätöitävä 3 artiklan 4 kappale sisältää määräyksen lentoyhtiöiden välisistä kaupallisista sopimuksista. Mitätöidyssä 4 artiklan 1 kappaleen toisessa virkkeessä rajataan lentoreitillä liikennöivien yhtiöiden määrä yhteen. Määräykset koskevat yksilön oikeuksien ja velvollisuuksien perusteita ja sillä on yhtymäkohtia perustuslain 18 §:ssä turvattuun elinkeinonvapauteen. Määräykset kuuluvat lainsäädännön alaan.

Lentoyhtiöiden nimeämistä koskeva pöytäkirjalla muutettava sopimuksen 4 artiklan 4 kappale ja nimeämisen peruuttamista koskeva 5 artiklan 1 kappale koskevat yksilön oikeuksien ja velvollisuuksien perusteita ja niillä on yhtymäkohtia perustuslain 18 §:ssä turvattuun elinkeinonvapauteen. Määräykset liittyvät Liikenteen turvallisuusviraston toimivaltaan ja menettelyyn, josta on säädetty ilmailulain 8 luvussa. Määräykset kuuluvat lainsäädännön alaan.

Lentoyhtiöiden tariffeja koskeva pöytäkirjalla muutetussa sopimuksen 10 artiklassa määrätään hinnoittelurajoituksista sekä hintojen ilmoitusvelvollisuudesta. Määräykset koskevat yksilön oikeuksien ja velvollisuuksien perusteita ja niillä on yhtymäkohtia perustuslain 18 §:ssä turvattuun elinkeinonvapauteen. Määräykset kuuluvat lainsäädännön alaan.

Asematasotarkastuksia koskeva sopimuksen uusi 14¹ artikla liittyy Liikenteen turvallisuusviraston toimivaltaan lentoturvallisuutta valvovana siviili-ilmailuviranomaisena. Liikenteen turvallisuusviraston toimivallasta on säädetty laissa Liikenteen turvallisuusvirastosta sekä ilmailulaissa. Asematasotarkastuksista säädetään Euroopan unionin lainsäädännössä ja siihen viitataan kansallisella tasolla ilmailulaissa. Määräykset kuuluvat lainsäädännön alaan.

4.3 Käsittelyjärjestys

Suomen ja Venäjän välisen lentoliikennesopimuksen muuttamisesta tehtyyn pöytäkir-

jaan ei voida katsoa sisältyvän sellaisia määräyksiä, jotka koskisivat perustuslakia sen 94 §:n 2 momentissa ja 95 §:n 2 momentissa tarkoitetulla tavalla. Hallituksen näkemyksen mukaan pöytäkirja voitaisiin näin ollen hyväksyä äänten enemmistöllä ja ehdotus sen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamiseksi tavallisen lain säätämisjärjestyksessä. Koska Suomen ja Venäjän välisen lentoliikennesopimuksen muuttamista koskeva pöytäkirja on ensimmäinen ulkosuhdeasetuksen sisältämän valtuutuksen perusteella tehty kahdenvälinen sopimus, jolle pyydetään eduskunnan suostumusta, valtioneuvosto pitää suotavana, että esityksestä

hankittaisiin perustuslakivaliokunnan lausunto.

Edellä olevan perusteella ja perustuslain 94 §:n mukaisesti esitetään,

että Eduskunta hyväksyisi Suomen tasavallan hallituksen ja Venäjän federaation hallituksen välisen lentoliikennesopimuksen muuttamisesta Moskovassa 26 päivänä syyskuuta 2011 tehdyn pöytäkirjan.

Koska pöytäkirja sisältää määräyksiä, jotka kuuluvat lainsäädännön alaan, annetaan samalla Eduskunnan hyväksyttäväksi seuraava lakiehdotus:

Lakiehdotus

Laki

lentoliikennesopimuksen muuttamisesta Venäjän federaation kanssa tehdyn pöytäkirjan lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 §

Suomen tasavallan hallituksen ja Venäjän federaation hallituksen välisen lentoliikennesopimuksen (SopS 41/1994) muuttamisesta Moskovassa 26 päivänä syyskuuta 2011 tehdyn pöytäkirjan lainsäädännön alaan kuulu-

vat määräykset ovat lakina voimassa sellaisina kuin Suomi on niihin sitoutunut.

2 §

Pöytäkirjan muiden määräysten voimaansaattamisesta ja tämän lain voimaantulosta säädetään valtioneuvoston asetuksella.

Helsingissä 1 päivänä maaliskuuta 2012

Pääministeri

JYRKI KATAINEN

Liikenneministeri Merja *Kyllönen*

*Sopimusteksti***Pöytäkirja**

**Suomen tasavallan hallituksen
ja
Venäjän federaation hallituksen
välisen 8 joulukuuta 1993 tehdyn
lentoliikennesopimuksen muuttamisesta**

Suomen tasavallan hallitus ja Venäjän federaation hallitus (jäljempänä ”sopimuspuolet”), muuttaessaan Suomen tasavallan hallituksen ja Venäjän federaation hallituksen välistä 8 päivänä joulukuuta 1993 tehtyä lentoliikennesopimusta (jäljempänä ”sopimus”),

ovat sopineet seuraavasta:

1 artikla

Sopimukseen tehdään seuraavat muutokset:

1. Lisätään 1 artiklan 1 kappaleeseen seuraava g) -kohta:

”g) ”lentotoimintalupa” (Air Operator Certificate) tarkoittaa sille yleissopimuksen lentotoimintaa koskevassa liitteessä 6 ”Operation of Aircraft” annettua merkitystä.”

2. Mitätöidään 3 artiklan 4 kappale.

3. Muotoillaan 4 artikla seuraavasti:

- Mitätöidään 1 kappaleen toinen virke.

- Muotoillaan 4 kappale seuraavasti:

”4. Kummankin sopimuspuolen on nimettävä sovittua liikennettä harjoittamaan määrätyillä reiteillä sellaisia lentoyhtiöitä, jotka ovat sijoittautuneet jommankumman sopimuspuolen valtion alueelle.

Kummallakin sopimuspuolella on oikeus

Protocol

**amending the Air Services Agreement
between
the government of the Republic of Finland
and
the government of the Russian Federation
done on December 8, 1993**

The Government of the Republic of Finland and the Government of the Russian Federation (hereinafter referred to as “Contracting Parties”) amending the Air Services Agreement between the Government of the Republic of Finland and the Government of the Russian Federation done on December 8, 1993 (hereinafter referred to as “the Agreement”)

have agreed as follows:

Article 1

To make the following changes in the Agreement:

1. To add the following point g) into paragraph 1 of Article 1:

“g) Air Operator Certificate has the meaning assigned to it in Annex 6 “Operation of Aircraft” to the Convention.”

2. To make paragraph 4 of Article 3 null and void.

3. To formulate Article 4 as follows:

- To make second sentence of paragraph 1 null and void.

- To formulate paragraph 4 as follows:

“4. Each Contracting Party shall designate such airlines for the purposes of operating agreed services on the specified routes which are established on the territory of the State of either Contracting Party.

Each Contracting Party shall have the right

kieltäytyä myöntämästä tämän artiklan 2 kappaleessa tarkoitettua liikennöintilupaa tai asettaa tarpeellisiksi katsomiaan ehtoja sopimuksen 3 artiklassa mainittujen, nimetyille lentoyhtiölle myönnettävien oikeuksien käytölle, aina milloin sopimuspuoli ei ole vakuutunut siitä, että toisen sopimuspuolen nimeämä lentoyhtiö:

- on sijoittautunut tämän toisen sopimuspuolen valtion alueelle; tai
- sillä on nimeävän sopimuspuolen valtion lainsäädännön mukainen voimassa oleva liikennelupa ja lentotoimintalupa; tai

- sen lentotoimintaluvan myöntänyt valtio harjoittaa ja ylläpitää lentoyhtiön tehokasta viranomaisvalvontaa ja kyseinen ilmailuviranomainen on selvästi yksilöity nimeämisessä.”

4. Muotoillaan 5 artiklan 1 kappale seuraavasti:

“1. Kummallakin sopimuspuolella on oikeus peruuttaa liikennöintilupa tai kieltää toisen sopimuspuolen nimeämää lentoyhtiötä toistaiseksi käyttämästä sopimuksen 3 artiklassa määriteltyjä oikeuksia tai asettaa näiden oikeuksien käytölle tarpeellisiksi katsomiaan ehtoja:

a) jos se ei ole vakuutunut siitä, että lentoyhtiö täyttää sopimuksen 4 artiklan 4 kappaleessa määrätyt ehdot; tai

b) jos tämä lentoyhtiö on jättänyt noudattamatta oikeudet myöntäneen sopimuspuolen voimassa olevaa lainsäädäntöä; tai

c) jos lentoyhtiö muutoin ei liikennöi sopimuksessa mainittujen ehtojen mukaisesti; tai

d) jos toisen sopimuspuolen nimeämän lentoyhtiön tehokasta viranomaisvalvontaa harjoittaa sellainen valtio, jonka kanssa toisella sopimuspuolella ei ole kahdenvälistä lentoliikennesopimusta, ja kyseinen valtio on evännyt liikenneoikeuksia tämän toisen sopimuspuolen nimeäältä lentoyhtiöltä.”

5. Muotoillaan 10 artikla seuraavasti:

”10 artikla

1. Kummankin sopimuspuolen alueiden vä-

to refuse to grant the operating authorization referred to in paragraph 2 of this Article or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by the designated airline of the rights specified in Article 3 of the Agreement, in any case where the said Contracting Party is not satisfied that the designated airline of the other Contracting Party:

- is established in the territory of the State of that other Contracting Party; or

- has a valid Operating Licence and Air Operator Certificate in accordance with the applicable legislation of the State of the designating Contracting Party; or

- effective regulatory control of the airline is exercised and maintained by the State responsible for issuing its Air Operator Certificate and the relevant aeronautical authority is clearly identified in the designation.”

4. To formulate paragraph 1 of Article 5 as follows:

“1. Each Contracting Party shall have the right to revoke an operating authorization or to suspend the exercise of the rights specified in Article 3 of the Agreement by an airline designated by the other Contracting Party or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of these rights:

a) in any case where it is not satisfied that the airline fulfills the conditions set in Article 4 paragraph 4 of the Agreement; or

b) in case of a failure by that airline to comply with the legislation in force of the Contracting Party granting these rights; or

c) in case the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under the Agreement; or

d) in case effective regulatory control over the airline designated by one Contracting Party is exercised by a State with which the other Contracting Party does not have a bilateral air services agreement and that State has denied traffic rights to the airline designated by that other Contracting Party.”

5. To formulate Article 10 as follows:

“Article 10

1. The tariffs applicable between the terri-

lillä sovellettavat tariffit on vahvistettava kohtuullisiksi ottaen asianmukaisesti huomioon kaikki asiaan vaikuttavat tekijät, mukaan lukien liikennöimiskustannukset, käyttäjien etu, kohtuullinen tuotto, palvelutaso ja tarvittaessa niiden muiden lentoyhtiöiden tariffit, jotka harjoittavat liikennettä kaikilla reiteillä tai osalla niistä.

2. Nimetty lentoyhtiö voi määrittää itsenäisesti tässä artiklassa tarkoitetut tariffit.

3. Jos kumman tahansa sopimuspuolen ilmailuviranomaiset ehdottavat tariffiin puuttumista, on tällaisen puuttumisen ensisijaisina tavoitteina oltava:

(a) kohtuuttomasti syrjivien tariffien estäminen;

(b) kuluttajien suojaaminen kohtuuttoman korkeilta tai rajoittavilta hinnoilta, jotka perustuvat määräävän aseman väärinkäyttöön;

(c) lentoyhtiöiden suojaaminen keinotekoisien alhaisilta hinnoilta, jotka perustuvat suoraan tai epäsuoraan valtion tukeen; ja

(d) lentoyhtiöiden suojaaminen alhaisilta hinnoilta, jos on näyttöä kilpailun poistamiseen tähtäävästä aikomuksesta.

4. Kummankin sopimuspuolen ilmailuviranomaiset voivat vaatia sovittua liikennettä koskevien tariffien toimittamista hyväksyttäväksi tämän artiklan 3 kappaleessa mainittuja tarkoituksia varten. Tässä tapauksessa tariffit on toimitettava ilmailuviranomaisille hyväksyttäväksi 30 päivää ennen tariffin soveltamisen aloittamista.”

6. Lisätään seuraava 14¹artikla:

“14¹ artikla

1. Sopimuspuoli voi milloin tahansa pyytää neuvotteluja turvallisuusnormeista, jotka toinen sopimuspuoli on hyväksynyt miehistön, ilma-alusten ja niiden käytön osalta. Tällaiset neuvottelut on pidettävä kolmenkymmenen (30) päivän kuluessa pyynnön esittämisestä.

2. Mikäli tällaisten neuvottelujen jälkeen sopimuspuoli havaitsee, että toinen sopimuspuoli ei millä tahansa näistä aloista tehokkaasti ylläpidä ja valvo turvallisuusnormeja, jotka ovat vähintään yhtenevät yleissopimuksen mukaisesti asianomaisena ajankohtana vahvistettujen vähimmäisnormien kanssa, en-

tories of the two Contracting Parties shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors including the cost of operation, the interest of users, reasonable profit, class of service and when it is deemed suitable, the tariffs of other airlines operating over whole or part of the routes.

2. The tariffs referred to in this Article may be developed independently by the designated airline.

3. Where the aeronautical authorities of one or either of the Contracting Parties proposed to intervene in a tariff, the primary objectives of such intervention shall be:

(a) prevention of unreasonably discriminatory tariffs;

(b) protection of consumers from prices that are unreasonably high or restrictive because of the abuse of a dominant position;

(c) protection of airlines from prices to the extent that they are artificially low because of direct or indirect government subsidy; and

(d) protection of airlines from prices that are low, where evidence exist as to an intent of eliminating competition.

4. The aeronautical authorities of either Contracting Party may require tariffs for an agreed service to be submitted for approval for purposes mentioned in paragraph 3 of this article. In this case, the tariffs shall be submitted to the aeronautical authorities for approval 30 days prior the application of the tariff.”

6. To add the following Article 14¹:

“Article 14¹

1. Each Contracting Party may request consultations at any time concerning safety standards in any area relating to crew, aircraft or their operation adopted by the other Contracting Party. Such consultations shall take place within thirty (30) days of that request.

2. If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards in any such area that are at least equal to the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, the first Contracting Party

sin mainitun sopimuspuolen on saatettava toisen sopimuspuolen tietoon havaintonsa ja tarpeellisiksi katsomansa toimenpiteet vähimmäisnormien noudattamiseksi, ja toisen sopimuspuolen on ryhdyttävä asianmukaisiin korjaustoimenpiteisiin. Mikäli toinen sopimuspuoli ei ryhdy asianmukaisiin toimenpiteisiin viidentoista (15) päivän kuluessa tai mahdollisesti sovitavan pidemmän ajan kuluessa, on se peruste sopimuksen 5 artiklan soveltamiselle.

3. Yleissopimuksen 33 artiklassa mainituista velvoitteista huolimatta sovitaan, että sopimuspuolen nimettyjen lentoyhtiöiden ilma-alukseen, joka liikennöi toisen sopimuspuolen alueelle tai alueelta, voidaan ilma-aluksen ollessa toisen sopimuspuolen alueella kohdistaa toisen sopimuspuolen valtuutettujen edustajien tekemä tarkastus ilma-aluksessa sekä sen ulkopuolella ilma-aluksen ja sen miehistön asiakirjojen voimassaolon sekä ilma-aluksen ja sen varustuksen ilmeisen kunnan tarkastamiseksi (tässä artiklassa ”asematasotarkastus”) edellyttäen, että se ei johda kohtuuttomaan viivytykseen.

4. Mikäli tällainen asematasotarkastus tai niiden sarja antaa aiheutta:

- vakavaan huoleen siitä, ettei ilma-alus tai ilma-aluksen käyttö ole yleissopimuksen mukaisesti asianomaisena ajankohtana vahvistettujen vähimmäisnormien mukaista, tai

- vakavaan huoleen siitä, että yleissopimuksen mukaisesti asianomaisena ajankohtana vahvistettujen turvallisuusnormien tehokkuudessa ylläpidossa ja hallinnoinnissa on puutteita,

tarkastuksen tekevän sopimuspuolen on, yleissopimuksen 33 artiklan tarkoituksessa, voitava vapaasti tehdä se johtopäätös, että vaatimukset, joiden perusteella tämän ilma-aluksen todistukset tai luvat tai sen miehistön lupakirjat on myönnetty tai hyväksytty, tai että vaatimukset, joiden perusteella ilma-alusta käytetään, eivät ole yhtenevät yleissopimuksen mukaisesti vahvistettujen vähimmäisnormien kanssa tai ovat alle näiden normien.

5. Kumpikin sopimuspuoli pidättää itselleen oikeuden välittömästi muuttaa toisen sopimuspuolen lentoyhtiön tai lentoyhtiöiden liikennöintilupaa tai peruuttaa sen määräaika-

shall notify the other Contracting Party of those findings and the steps considered necessary to conform with those minimum standards, and that other Contracting Party shall take appropriate corrective action. Failure by the other Contracting Party to take appropriate action within fifteen (15) days or such longer period as may be agreed shall be grounds for the application of Article 5 of the Agreement.

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

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

- serious concerns that an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, or

- serious concerns that there is a lack of effective maintenance and administration of safety standards established at that time pursuant to the Convention,

the Contracting Party carrying out the inspection shall, for the purposes of Article 33 of the Convention, be free to conclude that the requirements under which the certificate or licences in respect of that aircraft or in respect of the crew of that aircraft had been issued or rendered valid, or that the requirements under which that aircraft is operated, are not equal to or below the minimum standards established pursuant to the Convention.

5. Each Contracting Party reserves the right to suspend or vary the operating authorization of an airline or airlines of the other Contracting Party immediately in the event the

sesti, mikäli ensin mainittu sopimuspuoli joko asematasotarkastuksen, asematasotarkastusten sarjan, asematasotarkastuksen kieltämisen tai neuvottelun perusteella, tai muusta syystä tekee sen johtopäätöksen, että välitön toimenpide on välttämätön lentoliikenteen turvallisuuden kannalta.

6. Toimenpide, johon sopimuspuoli on ryhtynyt edellä olevan 2 tai 5 kappaleen mukaisesti, on keskeytettävä heti, kun tälle toimenpiteelle ei enää ole perustetta.”

2 artikla

Tämä pöytäkirja tulee voimaan 30 päivän kuluttua siitä, kun on vastaanotettu viimeinen sopimuspuolten diplomaattinootein tehty ilmoitus, jonka mukaan voimaantulon edellyttämät sisäiset menettelyt on toteutettu.

Tehty Moskovassa 26 päivänä syyskuuta 2011 kahtena kappaleena suomen, venäjän ja englannin kielellä, jokaisen tekstin ollessa yhtä todistusvoimainen. Jos tämän pöytäkirjan tulkinnassa on eroja, on käytettävä englanninkielistä tekstiä.

first Contracting Party concludes, whether as a result of a ramp inspection, a series of ramp inspections, a denial of access for ramp inspection, consultation or otherwise, that immediate action is essential to the safety of the airline operation.

6. Any action by one Contracting Party in accordance with paragraphs (2) or (5) above shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.”

Article 2

This Protocol shall enter into force 30 days after receipt of the last notification through diplomatic notes by the Contracting Parties that the necessary internal procedures for the entry into force have been fulfilled.

Done in Moscow on 26th September 2011 in duplicate in Finnish, Russian and English languages, all texts being equally authentic. In case of divergence of interpretation, the English text shall be used.