

Regeringens proposition till Riksdagen om godkännande av protokollet om ändring av luftfartsavtalet med Ryska federationen samt med förslag till lag om sättande i kraft av de bestämmelser i protokollet som hör till området för lagstiftningen

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I denna proposition föreslås att riksdagen godkänner det i Moskva den 26 september 2011 upprättade protokollet om ändring av luftfartsavtalet mellan Republiken Finlands regering och Ryska federationens regering samt antar en lag om sättande i kraft av de bestämmelser i protokollet som hör till området för lagstiftningen.

Syftet med protokollet är att på det sätt som förutsätts i Europeiska unionens lagstiftning

ändra de bestämmelser i avtalet som gäller utseende av flygbolag, återkallande av ett beslut om utseende av ett flygbolag, kommersiella överenskommelser mellan flygbolag samt flygbolagens tariffer. Protokollet innehåller också bestämmelser om rampinspektioner av flygplan. Ett syfte med protokollet är dessutom att den begränsning av antalet flygbolag som får bedriva lufttrafik på en linje mellan två städer slopas i avtalet.

ALLMÄN MOTIVERING

1 Nuläge

Mellan Republiken Finland och Ryska federationen finns ett gällande luftfartsavtal som ingåtts den 8 december 1993. Avtalet trädde i kraft den 21 maj 1994 (FördrS 41/1994). De flesta bestämmelserna i avtalet grundar sig på den luftfartsöverenskommelse mellan Finland och Sovjetunionen som inicks 1972 och som upphävdes när det nya avtalet trädde i kraft. I bilagan till avtalet anges de linjer där det bedrivs lufttrafik mellan en stad i Finland och en stad i Ryssland och i fråga om vilka de flygbolag som bedriver trafik på linjerna utses av de ryska och finska myndigheterna. Bilagan har i fråga om linjerna och de flygbolag som bedriver lufttrafik ändrats genom konsultationer mellan ländernas trafikministerier. Flygtrafikkonsultationer har i regel ordnats årligen under de senaste 10 åren.

Enligt Europeiska kommissionen överensstämmer avtalet inte till alla delar med EU-lagstiftningen och motsvarar inte nuvarande internationell praxis. Avtalet begränsar konkurrensen genom att det tillåter att endast flygbolag i finsk eller rysk ägo utses för linjerna mellan Ryssland och Finland. Enligt avtalet kan dessutom endast ett flygbolag från vardera avtalsslutande staten bedriva lufttrafik på linjerna mellan två städer. I avtalet förutsätts också att flygbolagen sinsemellan kommer överens om tekniska och kommersiella frågor.

2 Lagstiftningen i EU

Internationella luftfartsförbindelser mellan medlemsstater och tredjeländer har av tradition reglerats genom bilaterala luftfartsavtal, genom bilagorna till dem och genom andra bilaterala och multilaterala överenskommelser i detta sammanhang. Enligt de domar som Europeiska unionens domstol meddelat i målen C-466/98, C-467/98, C-468/98, C-469/98, C-471/98, C-472/98, C-475/98 och C-476/98 har unionen exklusiv behörighet

när det gäller vissa frågor i sådana avtal. Till följd av domarna ska alla nuvarande bilaterala avtal mellan medlemsstater och tredjeländer som står i strid med EU-rätten ändras eller ersättas med nya avtal som överensstämmer med EU-rätten.

Eftersom bestämmelserna i luftfartsavtalen delvis faller under unionens, delvis under medlemsstaternas behörighet, har Europaparlamentet och rådet antagit en förordning (EG) nr 847/2004 om förhandling om och genomförande av luftfartsavtal mellan medlemsstaterna och tredje länder (nedan *förordningen om luftfartsavtal med tredjeland*). Genom förordningen fastställdes ett samarbetsförfarande mellan medlemsstaterna och kommissionen i syfte att säkerställa att de avtal som medlemsstaterna ingår harmonierar med unionslagstiftningen. Enligt förordningen kan en medlemsstat ingå ett luftfartsavtal med ett tredjeland, om avtalet införlivar de standardklausuler som avses i förordningen och som garanterar lika behandling av medlemsstaternas flygbolag. Enligt förordningen om luftfartsavtal med tredjeland ska medlemsstater när de ingår luftfartsavtal med tredjeländer anmäla resultatet av förhandlingarna till kommissionen. Kommissionen ger tillstånd att ingå avtal, om avtalet innehåller de relevanta standardklausulerna. Om avtalet inte innehåller standardklausulerna, ska medlemsstaten tillåtas att ingå avtalet i enlighet med det kommittéförfarande som avses i förordningen om luftfartsavtal med tredjeland, under förutsättning att avtalet inte är till skada för ändamålet och syftet med unionens gemensamma luftfartspolitik. Medlemsstaten får provisoriskt tillämpa avtalet i avvaktan på resultatet av detta förfarande.

Finland tog den 29 oktober 2010 emot en formell underrättelse av Europeiska kommissionen om luftfartsavtalet mellan Finland och Ryssland, där kommissionen anser att avtalets (FördrS 41/1994) bestämmelser om utseende av flygbolag och om de kommersiella överenskommelserna mellan flygbolagen strider mot EU-lagstiftningen. Den formella

underrättelsen är det första steget i ett överträdelseförfarande som kan leda till att kommissionen för ärendet till EU-domstolen för behandling. Förutom Finland har också andra medlemsstater senare fått motsvarande underrättelse.

Bakgrunden till den formella underrättelsen är EU-domstolens s.k. Open skies-beslut från 2002, som gällde bilaterala luftfartsavtal mellan EU-medlemsstaterna och Förenta staterna. EU-domstolen ansåg bl.a. att avtalens klausuler om utseende av flygbolag strider mot EU-rätten. Efter Open skies-besluten har man strävat efter att ändra de bilaterala luftfartsavtalen mellan medlemsstater och tredje-länder antingen genom bilaterala överenskommelser eller genom att helt eller delvis ersätta avtalen med avtal mellan EU och tredjelandet. Medlemsstaterna har strävat efter att föra bilaterala förhandlingar om ändring av de luftfartsavtal som ingåtts med Ryssland. Finland har sedan 2003 fört förhandlingar med Ryssland om ändring av avtalet mellan Finland och Ryssland.

Bestämmelserna i protokollet av den 26 september 2011 om ändring av luftfartsavtalet mellan Finland och Ryssland omfattas med två undantag av unionens exklusiva behörighet. Bestämmelserna i protokollet motsvarar inte helt standardklausulerna, och detta har tills vidare inte behandlats i det kommittéförfarande som avses i förordningen om luftfartsavtal med tredjeland. Europeiska kommissionen har dock konstaterat att bestämmelserna i protokollet är i linje med unionslagstiftningen. Nedan i propositionens detaljmotivering samt i avsnittet om behovet av riksdagens samtycke redogörs för unionslagstiftningen när det gäller bestämmelserna i protokollet.

3 Målsättning och de viktigaste förslagen

Det viktigaste målet med propositionen är att harmonisera luftfartsavtalet mellan Finland och Ryssland med förpliktelse i unionslagstiftningen. Ett mål med propositionen är att avlägsna konkurrensbegränsningar i lufttrafiken mellan Finland och Ryssland samt att harmonisera samarbetet mellan flyg-

bolagen med den praxis som allmänt tillämpas i internationell lufttrafik.

Bestämmelserna i protokollet möjliggör att också andra flygbolag än sådana som är i finsk ägo utses för linjer mellan Finland och Ryssland. Genom bestämmelserna i protokollet upphävs dessutom avtalets bestämmelse om de överenskommelser mellan flygbolagen som varit en förutsättning för bedrivande av trafik. Genom protokollet slopas också den begränsning enligt vilken endast ett flygbolag från vardera landet har kunnat bedriva lufttrafik på linjerna mellan två städer i länderna. I protokollet bestäms också om de rampinspektioner av flygplan som ska genomföras på flygplatserna samt om de tariffier som flygbolagen tillämpar.

4 Propositionens konsekvenser

När det krav på kommersiell överenskommelse mellan flygbolagen som varit en förutsättning för att bedriva trafik försvinner kommer det troligen att innebära betydande ekonomiska inbesparingar för de finska flygbolagen. På grund av överenskommelserna har Finnair bl.a. i avgift för förbindelser mellan Finland och Ryssland samt för överflygning av Sibirien årligen betalat flera tiotals miljoner euro till Aeroflot. Att överenskommelserna mellan flygbolagen försvinner har däremot sannolikt en höjande inverkan på de avgifter för trafiken som de ryska myndigheterna tar ut, men helhetseffekten väntas vara en sänkning av avgifterna. Sänkningen av avgifterna kan också inverka på priset på flygbiljetter.

Genom bestämmelserna i protokollet kommer den begränsning i avtalet enligt vilken ländernas luftfartsmyndigheter endast kan utse sina nationellt ägda flygbolag för linjerna att försvinna. Ändringen gör det möjligt att utse såväl ett flygbolag som betraktas som ett finskt bolag, såsom flygbolaget Blue1, som ett annat EU-medlemslands flygbolag. I framtiden kommer detta troligtvis att skapa konkurrens samt förbättra utbudet på flygförbindelser.

De ändringar som görs i avtalet tillåter att det får utses mer än ett flygbolag för linjerna mellan två städer, vilket möjliggör flera bolags inträde på marknaden.

Genom bestämmelserna i protokollet kommer man också mer i detalj överens om genomförandet av rampinspektioner av flygplan. Rampinspektioner kan i enlighet med bestämmelserna i 4 kap. i luftfartslagen genomföras av ett flygplan på en flygplats, om det misstänks att flygplanet inte uppfyller de internationella säkerhetsnormerna. Inspektionen genomförs av Trafiksäkerhetsverket. Rätten att genomföra inspektionen grundar sig på konventionen angående internationell civil luftfart (FördrS 11/1949, nedan *Chicagokonventionen*).

Propositionen har inga konsekvenser för myndigheterna eller miljön.

5 Beredningen av propositionen

Regeringens proposition har beretts vid kommunikationsministeriet i samarbete med Trafiksäkerhetsverket. För beredningen av protokollet och förhandlingarna om det tillsatte man en delegation som utsågs av trafikministern. Delegationen bestod av medlemmar och sakkunniga från utrikesministeriet, gränsbevakningsväsendet, Trafiksäkerhetsverket och Finavia Abp samt följande flygbolag: Air Finland, Blue1, Finnair och Finncomm Airlines.

Innan protokollet undertecknades sändes det på remiss till utrikesministeriet, justitieministeriet, inrikesministeriet, försvarsministeriet, arbets- och näringsministeriet, Trafiksäkerhetsverket, Finavia Abp, Finlands Näringsliv, Centralhandelskammaren samt följande flygbolag: Air Finland, Blue1, Finnair och Finncomm Airlines. I remissyttrandena förordades att protokollet undertecknas. Propositionen har sänts på remiss till de ovan nämnda instanserna med undantag av Finncomm Airlines.

I remissyttrandena fäste justitieministeriet och utrikesministeriet uppmärksamhet vid att det i avsnittet om behovet av riksdagens samtycke även bör bedömas huruvida de bestämmelser som omfattas av unionens behörighet hör till området för lagstiftningen, eftersom det begärs att riksdagen ska godkänna protokollet i sin helhet. Ministerierna fäste också uppmärksamhet vid den som utfärdar ikraftträdandeförordningen. Ministerierna ändringsförslag har beaktats vid den fortsatta

beredningen. Inrikesministeriet och försvarsministeriet hade inget att kommentera i propositionen.

Trafiksäkerhetsverket föreslog i sitt yttrande att de hänvisningar som gäller EU:s lagstiftning om rampinspektioner preciseras. Centralhandelskammaren ansåg att det är viktigt att man vid tillämpningen av ändringarna i avtalet och vid tolkningen av dem tryggar de finska flygbolagens och det finska näringslivets intressen samt lika konkurrensvillkor i flygtrafiken i Europa.

6 Andra omständigheter som inverkat på propositionens innehåll

Ryssland ställde som villkor för ändring av luftfartsavtalet mellan Finland och Ryssland att den praxis som gäller kommersiella överenskommelser mellan bolag tills vidare iaktas med beaktande av kraven i den konkurrenslagstiftning som är förpliktande för vardera avtalsslutande parten. Detta trots att det krav på kommersiella överenskommelser mellan flygbolagen som ingår i avtalet upphävs genom protokollet. Finnair har på grund av de kommersiella överenskommelserna årligen till Aeroflot betalat ansevliga summor i avgifter för överflygningar av Sibirien. Också de avgifter som andra europeiska flygbolag betalat för överflygningar av Sibirien har baserat sig på EU-medlemslänarnas bilaterala avtal med Ryssland.

Dåvarande vice ordförande för Europeiska kommissionen, Jacques Barrot och transportministern i Ryska federationen, Igor Levitin, paraferade i november 2006 ett avtal om överenskomna principer för modernisering av det nuvarande systemet för utnyttjande av transsibiriska ruttor. Trots paraferingen undertecknade Ryska federationen inte avtalet. Kommissionen har de senaste åren upprepade gånger behandlat frågan med Ryssland. Sedermera meddelade Ryssland att det undertecknar avtalet, om Ryssland godkänns som medlem i Världshandelsorganisationen WTO. Beslut om Rysslands medlemsskap fattades vid WTO:s ministermöte i december 2011.

Europeiska kommissionen och Ryssland förde hösten 2011 förhandlingar om tekniska

ändringar av det avtal som paraferades 2006, i syfte att uppdatera avtalet i fråga om bestämmelserna om ikraftträdandet av avtalet. Inga ändringar i sak gjordes i avtalet. Avtalet som var avsett att vara ett fördrag mellan Europeiska unionen och dess medlemsstater samt Ryssland ingicks slutligen i november 2011 genom skriftväxling mellan Europeiska kommissionen och Ryssland som en politisk förbindelse, efter det att den officiella arbetsgruppen för Rysslands anslutning till WTO i sin rapport hade förordat Rysslands medlemskap i organisationen.

De genom skriftväxling godkända principerna för modernisering av det nuvarande systemet för utnyttjande av transsibiriska rutter

trädde i kraft den 1 januari 2012. Principerna innebär en förbindelse att ändra de bilaterala luftfartsavtalen mellan EU:s medlemsstater och Ryssland så att förpliktelsen om ingående av kommersiella överenskommelser mellan flygbolagen slopas. Enligt principerna ska avgifterna för överflygning av Sibirien slopas helt före 2014. Därefter får Ryssland endast ta ut sedvanliga undervägsavgifter, som ska vara kostnadseffektiva och omfattas av öppenhet och insyn och de får inte leda till diskriminering av utländska flygbolag. Enligt principerna får det från och med 2012 inte krävas att flygbolagen måste ingå kommersiella överenskommelser för nya rutter.

DETALJMOTIVERING

1 Protokollens innehåll och förhållande till lagstiftningen i Finland

Den finska översättningen av avtalet från 1993 innehåller till viss del föråldrad terminologi. I avtalet används termen "operating authorization", vilket på finska har översatts med "liikennelupa" i enlighet med översättningspraxis i tidigare luftfartsavtal. I Europeiska unionens lagstiftning, ursprungligen i rådets förordning (EEG) nr 2407/92 och Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen, som baserar sig på den förra förordningen, har dock termen "operating licence" senare tagits i bruk. Termen definieras i artikel 2 i förordningen och har på finska översatts med "liikennelupa". Den term "operating authorization" som används i avtalet motsvarar nu förtiden på finska termen "liikennöintilupa".

Termen "operativ licens" (liikennelupa) definieras i 67 § i luftfartslagen och avser ett tillstånd med stöd av vilket den som innehar tillståndet mot betalning eller annan ersättning får utföra lufttransport av passagerare, post och gods. Termen "trafiktillstånd" (liikennöintilupa) avser trafik till tredjeländer och det beviljas på basis av bilaterala avtal

mellan Finland och tredjelandet. Ett trafiktillstånd som beviljats med stöd av 73 § i luftfartslagen berättigar flygvägsvis till regelbunden flygtrafik mellan Finland och tredjeländer.

I protokollet förekommer termen "operating authorization" i artikel 1 stycke 3 och 4 samt i den nya artikel 141 som ingår i artikel 1 stycke 5 i protokollet. Termen har i enlighet med nuvarande praxis översatts med "trafiktillstånd" på svenska och "liikennöintilupa" på finska. Termen "operating authorization" som används i avtalet från 1993 ska därför också tolkas så att den avser den finska termen "liikennöintilupa".

Artikel 1

I stycke 1 fogas till artikel 1 stycke 1 i avtalet en ny punkt g med en definition av drifttillstånd. I Finlands bilaterala luftfartsavtal definieras vanligtvis inte drifttillstånd, eftersom termen definieras i standarden i bilaga 6 till Chicagokonventionen. Den definition som på förslag av Ryssland skrivits in i protokollet motsvarar definitionen i den standard som godkänts på basis av Chicagokonventionen. Bestämmelser om villkoren för bedrivande av flygverksamhet finns i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr

1008/2008. Drifttillstånd krävs enligt luftfartslagen (1194/2009) för kommersiell lufttransport.

I stycke 2 upphävs den bestämmelse i artikel 3 stycke 4 i avtalet som gäller de överenskommelser mellan flygbolag som varit en förutsättning för att bedriva trafik. På grund av de kommersiella överenskommelserna mellan Aeroflot och Finnair har Finnair betalat bl.a. för överflygningar av Sibirien. Kravet på kommersiella överenskommelser strider mot nuvarande praxis på den globala luftfarmsmarknaden och dessa överenskommelser har inte lagts fram för godkännande till Trafiksäkerhetsverket eller till de tidigare luftfarmsmyndigheterna. Bestämmelsen om kommersiella överenskommelser är en av de bestämmelser som ingick i Europeiska kommissionens formella underrättelse och som kommissionen anser att strider mot Europeiska unionens konkurrensregler (fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF) artikel 101) och mot principen om lojalt samarbete (EUF artikel 4 punkt 3). Enligt kommissionen leder en kommersiell överenskommelse till att konkurrensen begränsas. Genom att ingå en kommersiell överenskommelse går Finnair i praktiken med på att vara mindre konkurrenskraftig på en linje och ger samtidigt Aeroflot en konkurrensfördel.

I stycke 3 upphävs artikel 4 stycke 1 andra meningen i avtalet, genom vilken antalet flygbolag som vartdera landet kan utse begränsas till ett på linjerna mellan två städer. Begränsningen har försvårat flygbolagens inträde på marknaden och hindrat konkurrensen på linjerna. Trafiksäkerhetsverket har med stöd av 74 § i luftfartslagen fattat beslut om det bolag som har fått bedriva trafik på en linje. I förordningen om luftfartsavtal med tredjeland fastställs kriterierna för hur sådana begränsade trafikrättigheter fördelas. Enligt artikel 5 i förordningen om luftfartsavtal med tredjeland ska förfarandet vara icke-diskriminerande och öppet. I Finland har det förfarande som ska iakttas fastställts med stöd av luftfartslagen genom föreskrifter av luftfarmsmyndigheten (Luftfarmsverket beslut om bedrivande av lufttrafik på en flyglinje med begränsningar i fråga om utnyttjande av

trafikrättigheter, Luftfarmsverkets normserie 2/2004).

I stycke 3 ändras också artikel 4 stycke 4 i avtalet där det finns bestämmelser om de villkor som ställs på de flygbolag som utses för en linje. Trafiksäkerhetsverket har med stöd av avtalet fått utse endast ett sådant finskt flygbolag som Finland har den huvudsakliga äganderätten till och som Trafiksäkerhetsverket utövar kontroll över. Detta har inneburit att t.ex. flygbolaget Blue1 inte har kunnat utses för linjer till Ryssland. Bestämmelsen utgör den viktigaste grunden för den formella underrättelsen från Europeiska kommissionen. Enligt kommissionens uppfattning strider den gällande bestämmelsen i avtalet mot etableringsfriheten (EUF artikel 49), eftersom följden av den är att ett europeiskt flygbolag som etablerat sig i Finland och som inte finska staten eller dess medborgare huvudsakligen äger eller i praktiken har bestämmanderätt över inte har rätt att nyttja de trafikrättigheter som finska myndigheter har bestämmanderätt över.

I framtiden kan Trafiksäkerhetsverket med stöd av de ändrade bestämmelserna i artikel 4 stycke 4 för en linje utse ett sådant bolag 1) som är etablerat i Finland, 2) som har en giltig operativ licens och ett giltigt drifttillstånd enligt finsk lagstiftning, och 3) som den stat som beviljat drifttillståndet utövar och upprätthåller effektiv myndighetskontroll över och i fråga om vilket den behöriga luftfarmsmyndigheten har tydligt specificerats i samband med att bolaget utsågs. Villkoren för utseende av ett bolag är identiska för de båda avtalsslutande parterna. En operativ licens är ett krav som grundar sig på EU:s lagstiftning och ställs på de europeiska flygbolagen. De ryska myndigheterna kräver motsvarande licens av sina bolag och den beviljas genom beslut av regeringen. Rysslands nuvarande lagstiftning kräver att bolaget har ryskt majoritetsägarande. I praktiken möjliggör bestämmelsen i avtalet att Ryssland kan utse ett flygbolag från vilket land som helst för en linje, förutsatt att villkoren uppfylls. Enligt EU:s lagstiftning får Trafiksäkerhetsverket utse endast ett sådant flygbolag vars operativa licens och drifttillstånd har utfärdats av en medlemsstat i EU. Bolagets huvudsakliga

verksamhetsställe behöver inte vara i Finland.

I stycke 4 ändras artikel 5 stycke 1 i avtalet. Det inledande stycket och punkterna a – c motsvarar till sitt innehåll gällande avtal. I punkt a hänvisas i stället för till äganderätten till det i artikel 4 ändrade stycket 4, i fråga om vilket ändringen redogörs för ovan. Till stycket har fogats en ny punkt d som möjliggör att en avtalsslutande part kan återkalla ett trafiktillstånd för ett flygbolag som utsetts av den andra avtalsslutande parten. Ett villkor för återkallande är att kontrollen över flygbolaget utövas av en sådan stat med vilken den avtalsslutande part som återkallar tillståndet inte har något bilateralt luftfartsavtal med och som förvägrat trafikrättigheter för ett flygbolag som denna part utsett. Bestämmelsen faller under Europeiska unionens behörighet och grundar sig på den av Europeiska kommissionen och EU-medlemsländerna utarbetade standardklausulen, med vilken avsikten är att skingra tredjeländernas oro över att de flygbolag som denna stat återkallat trafikrättigheterna för försöker flyga med stöd av ett annat bilateralt avtal.

I stycke 5 ändras avtalets artikel 10, som gäller tariffer. I stycket anges kriterierna för de tariffer som flygbolagen själva fastställer dvs. till stor del priset på flygbiljetterna. Artikeln avviker från bestämmelsen i det gällande avtalet så att till kriterierna för avgifterna har lagts till användarnas intressen och servicenivån för dem. I artikeln anges också de situationer då de avtalsslutande parternas luftfartsmyndigheter får ingripa i fråga om tarifferna och kräva att de lämnas till myndigheterna för godkännande.

Enligt gällande avtal är det flygbolagens skyldighet att underställa myndigheterna tarifferna för godkännande. Bestämmelsen har under årens lopp förlorat sin betydelse i Finland, eftersom de finska luftfartsmyndigheterna inte har krävt att tarifferna underställs dem. Finland föreslog i samband med förhandlingarna om protokollet att artikeln stryks, men på yrkande av Ryssland bibehölls den i förändrad form. Artikeln är i linje med EU:s konkurrenslagstiftning (EUF 101 och 102) och motsvarar till väsentliga delar Europeiska kommissionens och EU:s medlemsländers standardklausuler.

I stycke 6 fogas till avtalet artikel 141 om rampinspektioner av flygplan. I artikeln möjliggörs förhandlingar om de säkerhetsnormer som ska tillämpas och tas det fram ett förfarande för hur brister i upprätthållandet och övervakningen av säkerhetsnormerna ska hanteras. Artikeln gör det möjligt för Trafiksäkerhetsverket att genomföra rampinspektion av ett ryskt flygplan, dess utrustning samt giltigheten för besättningens dokument, förutsatt att inspektionen inte leder till oskäligt dröjsmål i flygverksamheten. Trafiksäkerhetsverket har enligt artikeln dessutom rätt att i syfte att garantera säkerheten för lufttrafiken omedelbart ändra flygbolagets trafiktillstånd eller tillfälligt återkalla det, om verket till följd av rampinspektionen har konstaterat att flygplanet inte uppfyller de skyldigheter som ställs på det i Chicagokonventionen eller att säkerhetsnormerna inte upprätthålls eller administreras av den ryska luftfartsmyndigheten på ett effektivt sätt. Artikeln fogades till protokollet på förslag av Ryssland.

Bestämmelser om rampinspektioner av flygplan som används av flygbolag från tredjeländer finns i den förordning (EG) nr 216/2008 som gäller fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av en europeisk byrå för luftfartssäkerhet.

Artikel 2

Artikeln innehåller sedvanliga slutbestämmelser om ikraftträdandet av protokollet. Protokollet träder i kraft 30 dagar efter att det sista meddelandet har tagits emot om att de nationella åtgärder för ikraftsättande slutförts.

2 Lagförslag

I 95 § i grundlagen förutsätts att de bestämmelser i internationella förpliktelser som hör till området för lagstiftningen sätts i kraft genom en särskild ikraftträdandelag. Sådana bestämmelser ska sättas i kraft genom lag även då det materiella innehållet i den nationella lagstiftningen inte behöver ändras som en följd av förpliktelsen. Eftersom den materiella lagstiftningen inte behöver ändras för

att fullgöra förpliktelseerna i protokollet om ändring av luftfartsavtalet mellan Finland och Ryssland, innehåller propositionen endast ett förslag till en blankettlag.

1 §. Genom bestämmelsen föreslås att de bestämmelser i avtalet som hör till området för lagstiftningen sätts i kraft. För de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen redogörs nedan i avsnittet om behovet av riksdagens samtycke.

2 §. Enligt paragrafen ska om ikraftsättandet av övriga bestämmelser i protokollet och om ikraftträdandet av lagen bestämmas genom förordning av statsrådet. Lagen är avsedd att träda i kraft samtidigt som avtalet träder i kraft för Finlands del. Enligt 95 § 1 mom. i den lag om ändring av Finlands grundlag (1112/2011) som trädde i kraft i mars 2012 sätts de bestämmelser i internationella förpliktelser som inte hör till området för lagstiftningen i kraft genom förordning. Grunderna för behörighetsfördelningen vid utfärdande av förordningar är desamma i fråga om ikraftträdandeförordningen som i allmänhet vid fördelningen av förordningsmakten enligt 80 § i grundlagen. Av 80 § i grundlagen följer att om det inte särskilt anges vem som ska utfärda en förordning, utfärdas den av statsrådet. I paragrafen föreslås således att om ikraftsättandet av övriga bestämmelser i protokollet och om ikraftträdandet av lagen bestäms genom förordning av statsrådet.

3 Ikraftträdande

Enligt artikel 2 i protokollet ska vardera avtalsslutande parten meddela den andra avtalsslutande parten när kraven enligt nationell lagstiftning för ikraftträdandet av avtalet har uppfyllts. Protokollet träder i kraft 30 dagar efter att det sista meddelandet har tagits emot.

4 Behovet av riksdagens samtycke samt behandlingsordning

4.1 Kompetensfördelningen mellan Europeiska unionen och dess medlemsstater

Genom förordningen om luftfartsavtal med tredjeland har man skapat en mekanism ge-

nom vilken Europeiska unionen under vissa villkor tillåter medlemsstaten att ingå luftfartsavtal som med tanke på sitt innehåll till vissa delar hör till unionens exklusiva behörighet. Medlemsstaten förhandlar och ingår avtal med ett tredjeland under eget namn också till den del behörigheten i regel hör till unionen.

Med hänsyn till förordningen om luftfartsavtal med tredjeland är det alltså inte fråga om ett traditionellt blandat avtal som innehåller bestämmelser som omfattas dels av medlemsstatens, dels av Europeiska unionens behörighet och där de avtalsslutande parterna är både unionen och dess medlemsstater. Det är inte heller fråga om ett sådant avtal som Europeiska unionens medlemsstater förbinder sig till på unionens vägnar (GrUU 16/2004 rd). Med hänsyn till det nationella förfarandet för godkännande och ikraftträdande i 8 kap. i grundlagen är det fråga om ett avtal som Finland ingått och som Finland likaså sin helhet, förutsatt att det sker inom ramen för den behörighetsdelegering som unionen godkänt, själv bestämmer om att förbinda sig till. Således begärs det att riksdagens godkänner protokollet i sin helhet och sätter i kraft de bestämmelser i protokollet som hör till området för lagstiftningen.

Ett tillstånd i enlighet med förordningen om luftfartsavtal med tredjeland behövs från kommissionen för ingående av avtal när det gäller de avtalsbestämmelser som på det sätt som beskrivs ovan till sitt innehåll i regel står under unionens exklusiva behörighet. I och med unionslagstiftningen har unionens exklusiva behörighet i luftfartsärenden blivit tämligen omfattande. Största delen av denna lagstiftning består av förordningar som är direkt bindande. Detta innebär att medlemsstaternas nationella behörighet närmast begränsas till beslutsfattandet om hur medlemsstaterna ordnar skötseln av de offentliga förvaltningsuppgifter som förordningarna kräver.

Bestämmelserna i protokollet om ändring av luftfartsavtalet mellan Finland och Ryssland omfattas med två undantag av Europeiska unionens behörighet. Endast bestämmelsen i artikel 1 om upphävande av artikel 4 stycke 1 andra meningen i avtalet samt den nya punkten g i artikel 1 stycke 1 i avtalet

med en definition av drifttillstånd omfattas av Finlands behörighet. På bestämmelserna i protokollet tillämpas konkurrensreglerna i fördraget om Europeiska unionens funktions-sätt (EUF artiklarna 101 och 102) samt de bestämmelser i fördraget som gäller etableringsfrihet som har samband med fri rörlighet (EUF artikel 49). Bestämmelser om rampinspektioner finns i den förordning (EG) nr 216/2008 som gäller fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av en europeisk byrå för luftfartssäkerhet. Med stöd av detta hör bestämmelserna om utseende av flygbolag (de ändrade bestämmelserna i artikel 4 stycke 4 och artikel 5 stycke 1 i avtalet), om tariffer (de ändrade bestämmelserna i artikel 10 i avtalet) och om rampinspektioner (den nya artikel 141 i avtalet) till Europeiska unionens behörighet. Också bestämmelsen om kommersiella överenskommelser (artikel 3 stycke 4 i avtalet) som upphävs genom protokollet hör till unionens behörighet.

4.2 Bestämmelser som hör till området för lagstiftningen

Enligt 94 § 1 mom. i grundlagen godkänner riksdagen fördrag och andra internationella förpliktelser som innehåller sådana bestämmelser som hör till området för lagstiftningen. Enligt grundlagsutskottets tolkningspraxis ska en bestämmelse anses höra till området för lagstiftningen, om den gäller utövande eller inskränkning av en grundläggande rättighet som är tryggad i grundlagen, om den i övrigt gäller grunderna för individens rättigheter och skyldigheter, om det enligt grundlagen ska föreskrivas eller redan föreskrivs i lag om den sak som avses eller om det enligt rådande uppfattning i Finland ska föreskrivas i lag om den sak som avses. Enligt grundlagsutskottet hör en bestämmelse i en internationell förpliktelse på dessa grunder till området för lagstiftningen oberoende av om den står i strid eller harmonierar med en bestämmelse som utfärdats genom lag i Finland (se t.ex. GrUU 11/2000 rd och GrUU 12/2000 rd).

Den nya punkten g i artikel 1 stycke 1 i avtalet innehåller en definition av drifttillstånd. Sådana bestämmelser som indirekt påverkar

tolkningen och tillämpningen av de materiella bestämmelser som hör till området för lagstiftningen hör också själva till området för lagstiftningen (GrUU 6/2001 rd och 24/2001 rd). Definitionen av drifttillstånd inverkar på tolkningen av de bestämmelser om utseende av flygbolag som ingår i protokollet (de ändrade bestämmelserna i artikel 4 stycke 4 i avtalet) och som hör till området för lagstiftningen. Därmed hör också definitionen av drifttillstånd till området för lagstiftningen.

Bestämmelserna i artikel 3 stycke 4 i avtalet, vilka upphävs genom protokollet, innehåller en bestämmelse om kommersiella överenskommelser mellan flygbolag. I den i artikel 4 stycke 1 upphävda andra meningen begränsas antalet bolag som får bedriva trafik på en linje till ett. Bestämmelserna gäller grunderna för individens rättigheter och skyldigheter och de har beröringspunkter med den i 18 § i grundlagen tryggade näringsfriheten. Bestämmelserna hör till området för lagstiftningen.

De bestämmelser om utseende av flygbolag som ingår i artikel 4 stycke 4 i avtalet och som ändras genom protokollet och de bestämmelser om återkallande av ett beslut om utseende av flygbolag som ingår i artikel 5 stycke 1 i avtalet gäller grunderna för individens rättigheter och skyldigheter, och de har beröringspunkter med den i 18 § i grundlagen tryggade näringsfriheten. Bestämmelserna hänför sig till Trafiksäkerhetsverkets behörighet och förfarande, om vilket föreskrivs i 8 kap. i luftfartslagen. Bestämmelserna hör till området för lagstiftningen.

I de bestämmelser om flygbolagens tariffer i artikel 10 i avtalet som ändras genom protokollet bestäms om begränsningar i prissättningen och om skyldighet att meddela priser. Bestämmelserna gäller grunderna för individens rättigheter och skyldigheter och de har beröringspunkter med den i 18 § i grundlagen tryggade näringsfriheten. Bestämmelserna hör till området för lagstiftningen.

Den nya artikel 14¹ om rampinspektioner som fogas till avtalet hänför sig till Trafiksäkerhetsverkets behörighet som nationell civil luftfartsmyndighet som utövar tillsyn över flygsäkerheten. Bestämmelser om Trafiksäkerhetsverkets behörighet finns i lagen om Trafiksäkerhetsverket och i luftfartslagen.

Bestämmelser om rampinspektioner finns i Europeiska unionens lagstiftning, och till den hänvisas det på nationell nivå i luftfartslagen. Bestämmelserna hör till området för lagstiftningen.

4.3 Behandlingsordning

Protokollet om ändring av luftfartsavtalet mellan Finland och Ryssland kan inte anses innehålla bestämmelser som berör grundlagen på det sätt som avses i lagens 94 § 2 mom. eller 95 § 2 mom. Enligt regeringens uppfattning kan protokollet därmed godkännas med flertalet röster och förslaget till lag om sättande i kraft av de bestämmelser i protokollet som hör till området för lagstiftningen godkännas i vanlig lagstiftningsordning. Eftersom protokollet om ändring av luftfartsavtalet mellan Finland och Ryssland är det

första bilaterala avtal som ingåtts med stöd av den behörighetsdelegering som ingår i förordningen om luftfartsavtal med tredjeland, och om vilket riksdagens samtycke begärs, anser statsrådet det vara önskvärt att grundlagsutskottets utlåtande om propositionen inhämtas.

Med stöd av vad som anförts ovan och i enlighet med 94 § i grundlagen föreslås

att Riksdagen godkänner det i Moskva den 26 september 2011 upprättade protokollet om ändring av luftfartsavtalet mellan Republiken Finlands regering och Ryska federationens regering

Eftersom protokollet innehåller bestämmelser som hör till området för lagstiftningen föreläggs Riksdagen samtidigt följande lagförslag:

Lagförslag

Lag

**om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i det med
Ryska federationen upprättade protokollet om ändring av luftfartsavtalet**

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

1 §

De bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i det i Moskva den 26 september 2011 upprättade protokollet om ändring av det den 8 december 1993 ingångna luftfartsavtalet mellan Republiken Finlands regering och Ryska federationens regering

(FördrS 41/1994) gäller som lag sådana Finland har förbundit sig till dem.

2 §

Om sättande i kraft av de övriga bestämmelserna i protokollet och om ikraftträdandet av denna lag bestäms genom förordning av statsrådet.

Helsingfors den 1 mars 2012

Statsminister

JYRKI KATAINEN

Trafikminister *Merja Kyllönen*

*Bilaga
Fördragstext*

Protokoll

**om ändring av det den 8 december 1993
ingångna luftfartsavtalet
mellan
republiken Finlands regering
och
Ryska federationens regering**

Republiken Finlands regering och Ryska federationens regering (nedan "avtalsslutande parter") har i samband med ändring av det den 8 december 1993 ingångna luftfartsavtalet mellan Republiken Finlands regering och Ryska federationens regering (nedan "avtal"),

kommit överens om följande:

Artikel 1

I avtalet görs följande ändringar:

1. Till artikel 1 stycke 1 fogas följande punkt g:

"g) "drifttillstånd" (Air Operator Certificate) har den innebörd som anges i bilaga 6 "Operation of Aircraft" till konventionen där det finns bestämmelser om flygverksamhet."

2. Artikel 3 stycke 4 upphävs.

3. Artikel 4 utformas som följer:

- Andra meningen i stycke 1 upphävs.

- Stycke 4 formuleras som följer:

"4.: Vardera avtalsslutande parten ska utse sådana flygbolag som är etablerade inom någondera avtalsslutande statens territorium att bedriva överenskommen trafik på de specifi-

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

cerade linjerna.

Vardera avtalsslutande parten har rätt att vägra bevilja det trafiktillstånd som avses i stycke 2 i denna artikel eller att uppställa de villkor den finner behövliga för nyttjande av de i artikel 3 nämnda rättigheter som beviljas ett utsett flygbolag, då den inte är övertygad om att ett av den andra avtalsslutande parten utsett flygbolag

- är etablerat inom den andra avtalsslutande statens territorium, eller

- har en giltig operativ licens och ett giltigt drifttillstånd enligt lagstiftningen i den avtalsslutande stat som utsett flygbolaget, eller

- har beviljats drifttillståndet av en stat som utövar och upprätthåller effektiv myndighetskontroll över flygbolaget och luftfartsmyndigheten i fråga tydligt specificerats i samband med att bolaget utsågs.”

either Contracting Party.

Each Contracting Party shall have the right 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. Artikel 5 stycke 1 formuleras som följer:

”1. Vardera avtalsslutande parten har rätt att återkalla trafiktillstånd eller att tills vidare förbjuda ett flygbolag utsett av den andra avtalsslutande parten att nyttja de rättigheter som avses i artikel 3 i avtalet eller att uppställa sådana villkor för nyttjande av dessa rättigheter som den finner behövliga

a) om den inte är övertygad om att flygbolaget uppfyller villkoren i artikel 4 stycke 4 i avtalet, eller

b) om flygbolaget underlåtit att iaktta den avtalsslutande parts lagstiftning som beviljat rättigheterna, eller

c) om flygbolaget i annat hänseende inte bedriver trafik i överensstämmelse med villkoren i avtalet, eller

d) om effektiv myndighetskontroll över ett flygbolag som utsetts av den andra avtalsslutande parten utövas av en sådan stat vilken den andra avtalsslutande parten inte har bilateralt luftfartsavtal med och staten i fråga förvägrat trafikerättigheter för ett flygbolag som denna andra avtalsslutande part utsett.”

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. Artikel 10 formuleras som följer:

”Artikel 10

1. De tariffer som tillämpas mellan vardera avtalsslutande parten ska fastställas så att de är skäliga, med tillbörlig hänsyn till alla relevanta faktorer, inbegripet kostnaderna för trafiken, användarnas intressen, skälig avkastning, servicenivån och vid behov de tariffer som tillämpas av andra flygbolag som bedriver trafik på alla linjer eller en del av dem.

2. Det utsedda flygbolaget kan självständigt bestämma de tariffer som avses i denna artikel.

3. Om någon av de avtalsslutande parternas luftfartsmyndigheter föreslår att man ingriper i fråga om en tariff, ska det primära syftet för ingripandet vara

(a) att hindra oskäligt diskriminerande tariffer,

(b) skydda konsumenterna från priser som är oskäligt höga eller oskäligt restriktiva till följd av missbruk av dominerande ställning,

(c) skydda flygbolag från priser som är onaturligt låga till följd av direkt eller indirekt statligt stöd, och

(d) skydda flygbolag från låga priser, om det finns bevis på att avsikten är att undanröja konkurrens.

4. Vardera avtalsslutande partens luftfartsmyndigheter kan kräva att tarifferna för den överenskomna trafiken lämnas för godkännande i fråga om de syften som anges i stycke 3 i denna artikel. I detta fall ska tarifferna lämnas till luftfartsmyndigheterna för godkännande 30 dagar innan tariffen börjar tillämpas.”

6. Följande artikel 14¹:

”Artikel 14¹

1. Den avtalsslutande parten kan när som helst begära förhandling om de säkerhetsnormer för besättning, luftfartyg och deras drift som den andra avtalsslutande parten har godkänt. Sådana förhandlingar ska föras inom trettio (30) dagar efter det att begäran framförts.

2. Om den avtalsslutande parten efter såda-

5. To formulate Article 10 as follows:

”Article 10

1. The tariffs applicable between the territories 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 Con-

na förhandlingar finner att den andra avtalsslutande parten inom något av dessa områden inte på ett effektivt sätt upprätthåller och övervakar de säkerhetsnormer som åtminstone är överensstämmande med de miniminormer som vid denna tidpunkt fastställts enligt konventionen, ska den förstnämnda avtalsslutande parten meddela den andra avtalsslutande parten vad den funnit och vilka åtgärder som den anser behövliga för att dessa miniminormer ska uppfyllas. Den andra avtalsslutande parten ska vidta lämpliga korrigeringsåtgärder. Om den andra avtalsslutande parten inte vidtar lämpliga åtgärder inom femton (15) dagar eller inom en längre tid som kan överenskommas, utgör detta grund för att tillämpa artikel 5 i avtalet.

3. Trots de förpliktelser som anges i artikel 33 i konventionen är de avtalsslutande parterna överens om att ett luftfartyg som används av en avtalsslutande parts utsedda flygbolag och som bedriver trafik till eller från den andra avtalsslutande partens territorium, under luftfartygets uppehåll inom den andra avtalsslutande partens territorium kan bli föremål för sådan inspektion ombord på och omkring luftfartyget som den andra avtalsslutande partens bemyndigade företrädare utför för att kontrollera giltigheten av luftfartygets och besättningens dokument samt granska det iakttagbara skicket hos luftfartyget och dess utrustning (i denna artikel "rampinspektion") under förutsättning att detta inte leder till oskäligt dröjsmål.

4. Om en sådan rampinspektion eller serie av rampinspektioner föranleder

- allvarliga farhågor att ett luftfartyg eller driften av ett luftfartyg inte uppfyller de miniminormer som vid denna tidpunkt fastställts enligt konventionen, eller

- allvarliga farhågor att de säkerhetsnormer som vid denna tidpunkt fastställts enligt konventionen inte upprätthålls och administreras effektivt,

är den avtalsslutande part som utför inspektionen, i det syfte som avses i artikel 33 i konventionen, fri att dra den slutsatsen att de krav enligt vilka detta luftfartygs bevis eller tillstånd eller dess besättnings certifikat har utfärdats eller godkänts, eller de krav enligt vilka detta luftfartyg används, inte överensstämmer med de miniminormer som fast-

tracting 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 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,

ställt enligt konventionen eller att de understiger dessa normer.

5. Vardera avtalsslutande parten förbehåller sig rätt att omedelbart ändra trafikstillståndet för den andra avtalsslutande partens flygbolag eller att återkalla det för viss tid, om den förstnämnda avtalsslutande parten, till följd av rampinspektion, en serie av rampinspektioner, vägran att ge tillträde till att utföra en rampinspektion, förhandlingar eller av annan orsak finner att omedelbara åtgärder är nödvändiga med hänsyn till säkerheten inom lufttrafiken.

6. En åtgärd som vidtagits av en avtalsslutande part i enlighet med stycke 2 eller 5 ska upphöra så snart det inte finns någon grund för denna åtgärd.”

Artikel 2

Detta protokoll träder i kraft 30 dagar efter att det sista meddelandet i en diplomatisk not från de avtalsslutande parterna har tagits emot om att de interna förfarandena som krävs för ikraftträdandet har slutförts.

Upprättat i Moskva den 26 september 2011 i två exemplar på finska, ryska och engelska, vilka alla texter är lika giltiga. Om det finns skillnader i tolkningen av protokollet ska den engelska texten användas.

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 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.