

Vergaderjaar 2011–2012

**33 052**

## **Protocol tot wijziging van de Overeenkomst tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Socialistische Republiek Vietnam inzake luchtdiensten tussen en via hun onderscheiden grondgebieden; 's-Gravenhage, 28 september 2011**

**A/ Nr. 2**

Ter griffie van de Eerste en van de Tweede Kamer der Staten-Generaal ontvangen op 12 juni 2012.

De wens dat het verdrag aan de uitdrukkelijke goedkeuring van de Staten-Generaal wordt onderworpen kan door of namens één van de Kamers of door ten minste vijftien leden van de Eerste Kamer dan wel dertig leden van de Tweede Kamer te kennen worden gegeven uiterlijk op 12 juli 2012.

Het advies van de Afdeling advisering van de Raad van State wordt niet openbaar gemaakt, omdat het uitsluitend opmerkingen van redactionele aard bevat (artikel 26, zesde lid jo vijfde lid, van de Wet op de Raad van State).

**BRIEF VAN DE MINISTER VAN BUITENLANDSE ZAKEN**

Aan de Voorzitters van de Eerste en van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 8 juni 2012

Overeenkomstig het bepaalde in artikel 2, eerste lid, en artikel 5, eerste lid, van de Rijkswet goedkeuring en bekendmaking verdragen, de Raad van State gehoord, heb ik de eer u hierbij ter stilzwijgende goedkeuring over te leggen het op 28 september 2011 te 's-Gravenhage tot stand gekomen Protocol tot wijziging van de Overeenkomst tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Socialistische Republiek Vietnam inzake luchtdiensten tussen en via hun onderscheiden grondgebieden (Trb. 2011, 173 en Trb. 2012, 90).

Een toelichtende nota bij het Protocol treft u eveneens hierbij aan.

De goedkeuring wordt alleen voor het Europese deel van Nederland gevraagd.

De minister van Buitenlandse Zaken,  
U. Rosenthal

## **Toelichtende nota**

### **Inleiding**

Op 25 en 26 februari 2010 vonden te Hanoi bilaterale onderhandelingen plaats tussen de luchtvaartautoriteiten van Nederland en Vietnam. Deze besprekingen hebben geresulteerd in een Protocol tot wijziging (hierna: het «Protocol») van de op 1 oktober 1993 te Hanoi tot stand gekomen Overeenkomst tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Socialistische Republiek Vietnam inzake luchtdiensten tussen en via hun onderscheiden luchtgebieden (Trb. 1993, 167) (hierna: de «Overeenkomst»).

Om te voldoen aan de gevolgen van de uitspraak van het Europese Hof van Justitie van 5 november 2002 in de zogenaamde «Open Skies» zaken, is op 29 april 2004 Verordening (EG) nr. 847/2004 (PbEU L 157) inzake onderhandelingen over en de uitvoering van overeenkomsten inzake luchtdiensten tussen lidstaten en derde landen door het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie (EU) vastgesteld.

Teneinde de verenigbaarheid van de Overeenkomst met het recht van de EU te waarborgen, hebben de Nederlandse en Vietnamese delegaties de op 18 februari 2009 geïnitieerde Overeenkomst tussen de Europese Unie en de Regering van de Socialistische Republiek Vietnam inzake bepaalde aspecten van luchtdiensten (PbEU 2010, L 288) erkend. Deze Overeenkomst tussen de EU en Vietnam is op 4 oktober 2010 ondertekend en op 11 mei 2011 in werking getreden, waardoor de toepasselijke EU-regelgeving in de Overeenkomst is geïncorporeerd (zie Trb. 2011, 132). Daarnaast zijn in het licht van de door beide partijen gewenste vernieuwing en expansie van de luchtvaartbetrekkingen tussen Vietnam en Nederland, bepaalde andere wijzigingen van de Overeenkomst voorgesteld.

Omdat de relevante markt van luchtverbindingen uitsluitend bestreken wordt door het Europese deel van Nederland enerzijds en Vietnam anderzijds, wordt de reikwijdte van de Overeenkomst niet uitgebreid tot het Caribische deel van Nederland. Praktisch gezien heeft dit tot gevolg dat Nederland op grond van artikel 4 van de Overeenkomst slechts luchtvaartmaatschappijen kan aanwijzen die gevestigd zijn in het Europese deel van Nederland.

### **Artikelsgewijze toelichting**

#### *Artikel 4 van de Overeenkomst (artikel 3 van het Protocol)*

In artikel 4, eerste lid, is het aantal luchtvaartmaatschappijen dat door elke Partij mag worden aangewezen verhoogd van één naar twee luchtvaartmaatschappijen ter uitbreiding van de wederzijdse markttoegang tot elkaars grondgebied.

#### *Artikel 6 van de Overeenkomst (artikel 4 van het Protocol)*

Artikel 6 dat uitging van verplichte goedkeuring door de luchtvaartautoriteiten van de door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen gehanteerde tarieven voor vervoer tussen hun grondgebieden, wordt integraal vervangen door een liberaler tarievenregime.

Ingevolge het eerste lid staat het aan aangewezen luchtvaartmaatschappijen vrij om hun tarieven vast te stellen op basis van commerciële marktoverwegingen. De mogelijkheid van interventie door de Partijen is daarbij beperkt tot bepaalde specifiek omschreven gevallen. Het tweede lid biedt de mogelijkheid aan elke Partij om notificatie van de te hanteren tarieven aan haar luchtvaartautoriteiten te eisen.

Het derde lid belet een Partij eenzijdig actie te ondernemen ter voorkoming van het instellen of voortzetten van een bepaald tarief door de aangewezen luchtvaartmaatschappij (en) en voorziet hiertoe in een consultatieprocedure met de andere Partij.

Het vierde lid verklaart voor het Europese deel van Nederland het Europese recht van toepassing op de door de aangewezen luchtvaartmaatschappij (en) te hanteren tarieven voor vervoer dat geheel binnen de Europese Unie plaatsvindt.

*Artikel 7 van de Overeenkomst (artikel 5 van het Protocol)*

Teneinde de commerciële mogelijkheden voor de aangewezen luchtvaartmaatschappijen te verruimen is artikel 7 gereviseerd.

De huidige mogelijkheden omvatten onder meer het recht van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen om kantoren te vestigen op het grondgebied van de andere Partij ter promotie en verkoop van luchtdiensten en andere daaraan gerelateerde producten. Deze activiteiten mogen zowel door de desbetreffende luchtvaartmaatschappij zelf als door haar agenten worden ontplooid. Tevens voorziet artikel 7 in de mogelijkheid voor luchtvaartmaatschappijen om eigen specialistisch personeel op het grondgebied van de andere Partij te laten werken met inachtneming van de geldende wet- en regelgeving op dat terrein.

*Artikel 10bis van de Overeenkomst (artikel 6 van het Protocol)*

Om te voorzien in nadere regels over luchthavengelden en heffingen is een nieuw artikel 10bis overeengekomen. Hierin wordt onder meer verankerd dat de luchthavengelden en gebruikersheffingen die door de Partijen in rekening worden gebracht aan de aangewezen luchtvaartmaatschappijen transparant, redelijk, non-discriminatoir en kostengerelateerd zijn en proportioneel verdeeld worden over alle categorieën gebruikers van de desbetreffende luchthaven(s) of luchthavensystemen. Daarbij worden de Partijen aangespoord om consultaties tussen de bevoegde autoriteiten en de aangewezen luchtvaartmaatschappijen te entameren.

*Artikel 14bis van de Overeenkomst (artikel 7 van het Protocol)*

Er is eveneens een veiligheidsartikel opgenomen, aangezien dit nog ontbrak in de Overeenkomst. Naast de primaire verantwoordelijkheid die in de Overeenkomst wordt toegekend aan de Partij die de betrokken luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen, bieden de bepalingen in het nieuwe artikel ook mogelijkheden consultaties aan te vragen inzake de gehanteerde veiligheidsstandaarden op elk terrein (eerste en tweede lid). Daarnaast zijn er specifieke bepalingen inzake veiligheidsonderzoek naar onder meer door de desbetreffende aangewezen luchtvaartmaatschappij gebruikte toestellen, bijvoorbeeld op grond van een lease-overeenkomst (derde tot en met vijfde lid).

In voorkomende gevallen kan de toestemming om te opereren aan de luchtvaartmaatschappij(en) van de andere Partij worden gewijzigd of geschorst (zesde lid).

*Artikel 15 van de Overeenkomst (artikel 8 van het Protocol)*

Artikel 15 van de Overeenkomst inzake beveiliging is aangepast aan de meest recente beveiligingsvereisten voor de internationale burgerluchtvaart.

### *Bijlage (artikel 9 van het Protocol)*

De bijlage bij de Overeenkomst is eveneens herzien: de routetabel is aangepast en de uitoefening van vijfde vrijheidsrechten door de aangevozen luchtvaartmaatschappijen kan nu op basis van reciprociteit door de Partijen worden overeengekomen.

De bijlage, die een integrerend onderdeel van de Overeenkomst vormt, is voor zover het de routes betreft aangemerkt als zijnde van uitvoerende aard (zie Kamerstukken II 1993/94, 23 668, nr. 1). Het deel van het Protocol dat de routes wijzigt behoeft derhalve, ingevolge artikel 7, onderdeel f, van de Rijkswet goedkeuring en bekendmaking verdragen geen parlementaire goedkeuring. Voor de wijziging van het andere deel van de bijlage wordt thans de goedkeuring gevraagd.

### **Voorlopige toepassing**

De wijzigingen in de Overeenkomst worden door de Partijen voorlopig toegepast. Dit werd noodzakelijk geacht met het oog op de toepassing van EU-, vooral veiligheids-, clausules. Daarnaast is met name de verruiming van de luchtvaartbetrekkingen met Vietnam voor Nederland van economisch belang.

### **Koninkrijkspositie**

De wijzigingen van de Overeenkomst zullen voor wat betreft het Koninkrijk der Nederlanden, evenals de Overeenkomst van 1993, alleen voor het Europese deel van Nederland gelden. Zie voor het Caribische deel van Nederland ook de laatste alinea van de inleiding van deze toelichting.

De staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,  
J. J. Atsma

De minister van Buitenlandse Zaken,  
U. Rosenthal