

Vergaderjaar 2012–2013

33 339

Overeenkomst inzake een gemeenschappelijke luchtvaartruimte tussen de Europese Unie en haar lidstaten en de Republiek Moldavië; Brussel, 26 juni 2012

A/ Nr. 2

Ter griffie van de Eerste en van de Tweede Kamer der Staten-Generaal ontvangen op 22 januari 2013.

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 21 februari 2013.

Het advies van de Afdeling advisering van de Raad van State van het Koninkrijk wordt niet openbaar gemaakt, omdat het zonder meer instemmend luidt (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, 11 januari 2013

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 de op 26 juni 2012 te Brussel tot stand gekomen Overeenkomst inzake een gemeenschappelijke luchtvaartruimte tussen de Europese Unie en haar lidstaten en de Republiek Moldavië (Trb. 2012, 120).

Een toelichtende nota bij de Overeenkomst treft u eveneens hierbij aan.

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

De minister van Buitenlandse Zaken,
F.C.G.M. Timmermans

TOELICHTENDE NOTA

1. Inleiding

De luchtvaartrelatie tussen Nederland en Moldavië is geregeld in de op 17 juni 1958 te Den Haag tot stand gekomen Overeenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden en de Regering van de Unie van Socialistische Sovjetrepublieken betreffende luchtdiensten (Trb. 1958, 89) die na het uiteenvallen van de Sovjet-Unie in de relatie tussen Nederland en Moldavië van kracht is gebleven (Trb. 1998, 30). De Overeenkomst inzake een gemeenschappelijke luchtruimte tussen de Europese Unie en haar lidstaten en de Republiek Moldavië (hierna: «de Overeenkomst») vervangt de betreffende bepalingen van het bestaande bilaterale regime tussen Nederland en Moldavië, alsmede die van de overige bestaande bilaterale overeenkomsten tussen andere lidstaten van de Europese Unie en Moldavië.

De Overeenkomst vindt haar oorsprong in het door de Europese Commissie van de Raad op 16 juni 2011 van de lidstaten verkregen mandaat om onderhandelingen te openen met Moldavië over een overeenkomst inzake een gemeenschappelijke luchtvaartruimte. Naar aanleiding van de uitspraak van het Europese Hof van Justitie op 5 november 2002 in de zaken Commissie/Verenigd Koninkrijk (C-466/98), Commissie/Denemarken (C-467/98), Commissie/Zweden (C-468/98), Commissie/Finland (C-469/98), Commissie/België (C-471/98), Commissie/Luxemburg (C-472/98), Commissie/Oostenrijk (C-475/98) en Commissie/Duitsland (C-476/98) is gebleken dat de Europese Commissie een aantal exclusieve bevoegdheden heeft met betrekking tot het externe luchtvaartbeleid.

Op basis van deze bevoegdheden heeft de Europese Commissie in haar mededeling «Totstandbrenging van een gemeenschappelijke luchtvaartruimte met Moldavië» (COM (2011) 240 definitief) voorgesteld om onderhandelingen aan te gaan betreffende liberalisering van de luchtvaartmarkt tussen de Europese Unie en Moldavië.

2. De Overeenkomst

Met het tot stand gebrachte regime van een Open Aviation Area is het onder nadere voorwaarden aan Moldavische luchtvaartmaatschappijen toegestaan om naar iedere plaats binnen de Europese Unie en aan luchtvaartmaatschappijen van de Europese Unie om naar iedere plaats binnen Moldavië te opereren. Met deze belangrijke uitbreiding van de wederzijdse markttoegang wordt beoogd de concurrentie tussen de Moldavische luchtvaartmaatschappijen en luchthavens en die van de Europese Unie te versterken.

Tegelijkertijd dient een geliberaliseerde overeenkomst de belangen van consumenten en de luchtvaartsector en haar werknemers.

In de Overeenkomst wordt uitgegaan van een volledige Open Aviation Area en mogelijkheden voor volledige eigendom van en zeggenschap over luchtvaartmaatschappijen van de andere partij. Het volledige pakket aan verkeersrechten en de mogelijkheden voor eigendom en zeggenschap worden echter gefaseerd ingevoerd (bijlage II bij de Overeenkomst). Naarmate de nationale wetten en regels van Moldavië meer in overeenstemming worden gebracht met de geldende wet- en regelgeving binnen de Europese Unie, worden er meer verkeersrechten vrijgegeven totdat de Open Aviation Area volledig gerealiseerd is, inclusief vrijgave van alle verkeersrechten. Door de volledige Open Aviation Area in dit verdrag op te nemen zijn nieuwe onderhandelingen overbodig om deze uiteindelijk te realiseren.

De Overeenkomst brengt niet alleen een Open Aviation Area tot stand, maar vormt ook een belangrijke basis voor harmonisatie tussen de Europese Unie en haar lidstaten en Moldavië op verschillende terreinen van de luchtvaart die door de Overeenkomst bestreken worden zoals mededinging, veiligheid, beveiliging, milieu en consumentenbescherming.

Voor Nederland en de Nederlandse luchtvaartsector is de Overeenkomst van belang omdat het bilaterale luchtvaartregime met Moldavië restrictief is ten aanzien van het aantal aan te wijzen luchtvaartmaatschappijen en het aantal bestemmingen dat mag worden aangedaan.

De Overeenkomst biedt de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen meer mogelijkheden op het gebied van beschikbare frequenties en toegestane bestemmingen. De bilateraal afgesproken punten voor Moldavië c.q. voor Nederland blijven gehandhaafd en worden in beginsel niet aangetast door de Overeenkomst, conform zijn artikel 25, eerste lid.

3. Artikelsgewijze toelichting

Artikel 2 stelt dat de toegestane verkeersrechten voor het verrichten van luchtvervoer van luchtvaartmaatschappijen van beide partijen het recht omvatten van overvlucht en van landing voor andere dan verkeersdoel-einden en het recht om op het grondgebied van de andere partij te landen voor het, afzonderlijk of gecombineerd, ophalen of afzetten van passagiers en bagage, inclusief post. Deze laatste verkeersrechten zijn gekoppeld aan de in bijlage II opgenomen overgangsbepalingen die zien op de overeenstemming van de Moldavische wet- en regelgeving met de wet- en regelgeving van de Europese Unie.

Tot het ogenblik waarop het Gemengd Comité het harmonisatieproces heeft geëvalueerd en goedgekeurd, hebben Moldavische luchtvaartmaatschappijen niet het recht om rechten van de vijfde vrijheid uit te oefenen, ook niet tussen punten op het grondgebied van de Europese Unie. Alle verkeersrechten die al uit hoofde van een van de bilaterale overeenkomsten tussen Moldavië en de lidstaten van de Europese Unie zijn verleend, mogen verder worden uitgeoefend zolang geen onderscheid wordt gemaakt tussen luchtvaartmaatschappijen uit de Europese Unie op basis van nationaliteit (punt 2 van de bijlage).

De evaluatie wordt uitgevoerd uiterlijk twee jaar na de inwerkingtreding van deze Overeenkomst (punt 1). De tenuitvoerlegging van de wetgeving inzake luchtvaartbeveiliging door Moldavië wordt uiterlijk drie jaar na de inwerkingtreding van deze Overeenkomst geëvalueerd (punt 3). Beide evaluaties worden gevalideerd door een beslissing van het Gemengd Comité.

Punt 7 van bijlage II geeft de voorwaarden waaronder en de termijnen waarbinnen bepaalde Moldavische luchtvaartuigen in het betreffende luchtruim kunnen opereren, ook al beschikken ze niet over een vereist certificaat en voldoen ze niet aan de door deze Overeenkomst gestelde voorwaarden.

In artikel 3 en 4 zijn de afspraken met betrekking tot aanwijzing en vergunning vastgelegd. Aanvragen van luchtvaartmaatschappijen voor vergunningen om op grond van de Overeenkomst te mogen opereren worden ingewilligd op voorwaarde dat voldaan wordt aan de desbetreffende wetten en regels voor de uitgifte van vergunningen en toelatingen. Verder dient in het geval van een luchtvaartmaatschappij uit Moldavië de effectieve zeggenschap over de luchtvaartmaatschappij te berusten bij onderdanen van een van de partijen, de luchtvaartmaatschappij een Moldavische vergunning te hebben en het hoofdkantoor in Moldavië gevestigd te zijn. In het geval van een luchtvaartmaatschappij uit een

lidstaat van de Europese Unie dient de effectieve zeggenschap te berusten bij onderdanen van een van de partijen, IJsland, Liechtenstein, Noorwegen of Zwitserland, de luchtvaartmaatschappij over een vergunning van de EU te beschikken en het hoofdkantoor in een lidstaat gevestigd te zijn.

De bepalingen inzake veiligheid (artikel 14) en beveiliging (artikel 15) worden onverkort gehandhaafd en toegepast bij de verlening van vergunningen. Indien niet aan de vereisten voor vergunningverlening voldaan wordt, kan de vergunning worden ingetrokken (artikel 5).

Onderdanen van beide partijen mogen volledige eigendom verkrijgen van luchtvaartmaatschappijen van de andere partij voor zover de voorwaarden bij de Overeenkomst worden nageleefd (artikel 6).

De commerciële aangelegenheden van luchtvaartmaatschappijen van partijen omvatten onder andere het recht om op elkaars grondgebied kantoren te vestigen voor promotie en verkoop van luchtvervoer, het recht op eigen grondafhandeling, alsmede het recht op het sluiten van samenwerkingsregelingen met andere luchtvaartmaatschappijen (artikel 9).

De Overeenkomst bevat verder bepalingen over naleving van wetten en regels (artikel 7), een concurrerend klimaat (artikel 8), douanerechten en belastingen (artikel 10), gebruiksheffingen op luchthavens, luchthavenvoorzieningen en -diensten (artikel 11), prijsstelling (artikel 12), statistieken (artikel 13), luchtverkeersbeheer (artikel 16), milieu (artikel 17), consumentenbescherming (artikel 18), geautomatiseerde boekingsystemen (artikel 19) en sociale aspecten (artikel 20).

Ter evaluatie van de tenuitvoerlegging alsmede interpretatie van de Overeenkomst (artikel 21) is een Gemengd Comité ingesteld dat minstens eenmaal per jaar bijeenkomt en op basis van consensus werkt (artikel 22). Met de instelling van het Gemengd Comité wordt tevens beoogd informatie uit te wisselen over nieuwe wet- en regelgevende initiatieven. De Overeenkomst voorziet tevens in de mogelijkheid van arbitrage (artikel 23), vrijwaringmaatregelen (artikel 24) en het wijzigingen van de Overeenkomst (artikel 26). Daarnaast zijn afspraken over het beëindigen van de Overeenkomst vastgelegd (artikel 27).

Ten slotte wordt het verband tussen de Overeenkomst en de reeds bestaande bilaterale overeenkomsten tussen Moldavië en de lidstaten van de EU behandeld, evenals de relatie met besluiten van internationale organisaties, met name van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (artikel 25).

4. Bijlagen

De vier bijlagen vormen een integrerend onderdeel van de Overeenkomst. Bijlage I specificiert de overeengekomen diensten en routes. Bijlage II beschrijft het stappenplan waarbij de beschikbaarheid van rechten wordt gekoppeld aan de mate van overeenstemming van de Moldavische wet- en regelgeving met de in de Europese Unie geldende wet- en regelgeving op het gebied van burgerluchtvaart. Bijlage III geeft een opsomming van de huidige geldende wet- en regelgeving in de Europese Unie op het gebied van markttoegang, luchtverkeersbeheer, veiligheid, beveiliging, milieu, sociale aspecten en consumentenbescherming en geautomatiseerde boekingsystemen. Bijlage IV vermeldt de landen die geen lidstaat zijn van de Europese Unie en waarnaar wordt verwezen in artikel 3 en 4 van de Overeenkomst.

Het Gemengd Comité kan ingevolge artikel 26, tweede lid, de bijlagen op verzoek van een verdragsluitende partij wijzigen.

5. Voorlopige toepassing

De Overeenkomst wordt voorlopig toegepast in overeenstemming met de nationale regelgeving van de partijen (artikel 29, tweede lid). Dit betekent dat de EU en Moldavië de Overeenkomst voorlopig toepassen, en verder die lidstaten van de EU die een voorlopige toepassing kennen, waaronder Nederland. Deze voorlopige toepassing is in het economische belang van alle partijen, en dus ook van Nederland, in verband met de verruiming van de luchtvaartbetrekkingen tussen de lidstaten van de Europese Unie en Moldavië. Zie hiervoor ook punt 2 van deze toelichting. Verder is het ook in het belang van Nederland dat de bepalingen inzake de luchtvaartveiligheid en milieubescherming voorlopig worden toegepast.

6. Koninkrijkspositie

De onderhavige Overeenkomst geldt alleen voor het deel van het Koninkrijk waarop het Verdrag betreffende de Europese Unie en het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie van toepassing zijn. De Overeenkomst geldt dan ook voor wat het Koninkrijk betreft, evenals het bilaterale verdrag van 1958, alleen voor het Europese deel van Nederland.

De staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
W.J. Mansveld

De minister van Buitenlandse Zaken,
F.C.G.M. Timmermans