

Vergaderjaar 2008–2009 A

**31 946**

**Euro-mediterrane luchtvaartovereenkomst tussen de Europese Gemeenschap en haar lidstaten, enerzijds, en het Koninkrijk Marokko, anderzijds, met Bijlagen, Brussel, 12 december 2006**

**Nr. 1**

**BRIEF VAN DE MINISTER VAN BUITENLANDSE ZAKEN**

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

Den Haag, 29 april 2009

Ter griffie van de Eerste en van de Tweede Kamer der Staten-Generaal ontvangen op 6 mei 2009.

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 5 juni 2009.

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 12 december 2006 te Brussel totstandgekomen Euro-mediterrane luchtvaartovereenkomst tussen de Europese Gemeenschap en haar lidstaten, enerzijds, en het Koninkrijk Marokko, anderzijds, met Bijlagen (Trb. 2007, 27).

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

De goedkeuring wordt alleen voor Nederland gevraagd.

De minister van Buitenlandse Zaken,  
M. J. M. Verhagen

## TOELICHTENDE NOTA

### Inleiding

Het advies van de Raad van State wordt niet openbaar gemaakt, omdat het zonder meer instemmend luidt (artikel 25a, vijfde lid, jo vierde lid, onder b, van de Wet op de Raad van State).

De luchtvaartrelatie tussen het Koninkrijk der Nederlanden en het Koninkrijk Marokko is geregeld in de op 20 mei 1959 te Rabat tot stand gekomen Overeenkomst tussen het Koninkrijk der Nederlanden en het Koninkrijk Marokko inzake luchtvervoer (Trb. 1959, 143). Dit verdrag is gewijzigd bij overeenkomst van 21 juni 2001 te Den Haag ten behoeve van een modernisering van de teksten waarmee een liberaler verdrag werd beoogd met de nodige waarborgen ten aanzien van veiligheid en milieu. Deze overeenkomst is echter, in afwachting van de besprekingen tussen Marokko en de Europese Gemeenschap, niet ter goedkeuring overgelegd aan de Staten-Generaal en niet bekendgemaakt. De onderhavige Luchtvaartovereenkomst tussen de Europese Gemeenschap en haar lidstaten, enerzijds, en het Koninkrijk Marokko, anderzijds (hierna: «de Overeenkomst») vervangt het bestaande bilaterale regime tussen het Koninkrijk der Nederlanden en het Koninkrijk Marokko, alsmede de overige bestaande bilaterale overeenkomsten tussen andere lidstaten van de Europese Unie en het Koninkrijk Marokko.

De Overeenkomst vindt haar oorsprong in het door de Europese Commissie van de Raad in december 2004 verkregen mandaat om onderhandelingen te openen met Marokko inzake luchtvervoer. Naar aanleiding van de uitspraak van het Europese Hof van Justitie in de zaken waarin uitspraak is gedaan op 5 november 2002 in de arresten 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 «Een luchtvaartbeleid van de Gemeenschap ten aanzien van haar burens» (COM (2004) 74 final) voorgesteld om in het kader van het Europese nabuurschapsbeleid te gaan onderhandelen ten behoeve van een veelomvattende luchtvaartovereenkomst met onder andere Marokko, aangezien dit een van de mediterrane partners is die betrokken is bij het Barcelona-proces.

### De Overeenkomst

Met Marokko is expliciet vastgelegd welke markttoegangrechten wederzijds verkregen worden. Daarmee wijkt deze Luchtvaartovereenkomst bijvoorbeeld af van de op 9 juni 2006 te Luxemburg tot stand gekomen Multilaterale Overeenkomst tussen de Republiek Albanië, Bosnië en Herzegovina, de Republiek Bulgarije, de Republiek Kroatië, de Europese Gemeenschap en haar lidstaten, de Republiek IJsland, de Voormalige Joegoslavische Republiek Macedonië, het Koninkrijk Noorwegen, Servië en Montenegro, Roemenië en de Missie van de Verenigde Naties voor interimbestuur in Kosovo (UNMIK) betreffende de totstandbrenging van een Europese Gemeenschappelijke Luchtvaartruimte waarmee de interne luchtvaartmarkt van de Europese Unie wordt uitgebreid na overname van het gehele Gemeenschapsacquis op het gebied van de luchtvaart (Trb. 2006, 196).

Nederland heeft reeds een bilaterale luchtvaartovereenkomst met Marokko. Waar deze meer verkeersrechten geeft dan de Overeenkomst, blijven die rechten bestaan. Nederland heeft bijvoorbeeld sinds de luchtvaartovereenkomst van 20 mei 1959 wel vijfde vrijheidsrechten, dat wil zeggen het recht om in Marokko passagiers in te schepen voor

doorvervoer naar derde landen. In de Euro-mediterrane luchtvaart-overeenkomst worden deze vergaande vijfde vrijheidsrechten niet vergeven. Wel wordt het op den duur mogelijk voor Marokkaanse luchtvaartmaatschappijen om tijdens een vlucht vanuit Marokko passagiers tussen punten binnen de EU te vervoeren. Voor luchtvaartmaatschappijen uit de EU geldt dit voor punten tussen Marokko en landen die onder het Europees nabuurschapsbeleid vallen. Dit wordt echter pas vrijgegeven op het moment dat helder is dat Marokko de vereiste Europese regelgeving op het gebied van veiligheid, milieu, luchtverkeersbeheer, consumenten-bescherming en arbeidsrecht kan implementeren en toepassen. Of dit het geval is wordt niet later dan 2 jaar na de inwerkingtreding van de Overeenkomst gezamenlijk in het Gemengd Comité vastgesteld.

### **Artikelsgewijze toelichting**

De toegestane verkeersrechten voor het verrichten van luchtvervoer van luchtvaartmaatschappijen van partijen omvatten het recht van overvlucht en landing voor andere dan verkeersdoeleinden op elkaars grondgebied. Het is niet toegestaan aan Marokkaanse luchtvaartmaatschappijen om vanuit een punt op het grondgebied van een lidstaat van de Europese Gemeenschap vervoer aan te bieden naar een ander punt binnen die lidstaat (cabotage). Overeenkomstig is voor Europese luchtvaartmaatschappijen cabotage in Marokko niet toegestaan (artikel 1). Daarnaast geldt voor Marokkaanse luchtvaartmaatschappijen als hoofdregel het recht om naar punten in de Europese Gemeenschap vervoer te plegen. Vervoer tussen punten in de Europese Gemeenschap waarbij het vertrek- of eindpunt van deze vluchten op het grondgebied van Marokko ligt (vijfde vrijheidsvervoer) is pas toegestaan wanneer op basis van een evaluatie besloten is dat door Marokko aan alle vereiste bepalingen van de Gemeenschapswetgeving in verband met luchtvervoer wordt voldaan, tenzij in de bestaande bilaterale luchtvaartovereenkomsten anders is bepaald. Communautaire luchtvaartmaatschappijen is het toegestaan om vluchten vanuit punten in de Europese Gemeenschap naar punten in Marokko uit te voeren. Aanvullend kan als tussenliggende of verder gelegen punt een punt in de landen die onder het Europees nabuurschapsbeleid vallen worden gekozen, zodra het besluit ten aanzien van de implementatie door Marokko van Gemeenschapswetgeving is genomen.

Aanvragen van luchtvaartmaatschappijen voor vergunningen om op grond van de Overeenkomst te mogen opereren (artikel 3) worden ingewilligd op voorwaarde dat een aanmerkelijk deel van de eigendom en zeggenschap bij het Koninkrijk Marokko, haar onderdanen, of beiden berust, indien het een Marokkaanse luchtvaartmaatschappij betreft. Voor een communautaire luchtvaartmaatschappij geldt dat de daadwerkelijke eigendom en zeggenschap bij een lidstaat of lidstaten of andere in de bijlage genoemde landen of bij de onderdanen van die lidstaat of lidstaten of die andere genoemde landen liggen. Die andere genoemde landen betreffen de Republiek IJsland, het Vorstendom Liechtenstein, het Koninkrijk Noorwegen – allen onderdeel van de Europese Economische Ruimte – en de Zwitserse Bondsstaat. Daarnaast dient het hoofdkantoor gelegen te zijn op het grondgebied van de betreffende overeenkomstsluitende partij en dient die partij ook het daadwerkelijke toezicht te houden en de benodigde vergunningen afgegeven te hebben. 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 4). Mits daartoe toestemming is verleend door het bij de Overeenkomst opgerichte gemengd comité, kan een lidstaat of ingezetene van een

lidstaat, respectievelijk Marokko of een ingezetene van Marokko meerderheidseigenaar worden van of daadwerkelijke controle uitoefenen op elkaars luchtvaartmaatschappijen (artikel 5).

De commerciële aangelegenheden van luchtvaartmaatschappijen van partijen omvatten onder andere het recht om op elkaars grondgebieden kantoren te vestigen voor promotie en verkoop van luchtvervoer, het recht op eigen grondafhandeling, alsmede het recht op het sluiten van samenwerkingsovereenkomsten met andere luchtvaartmaatschappijen (artikel 9). De Overeenkomst bevat verder bepalingen over mededinging (artikel 7), subsidies (artikel 8), douanerechten en -heffingen (artikel 10), gebruikersheffingen (artikel 11), prijzen – die vrij kunnen worden vastgesteld – (artikel 12), het delen van informatie en statistieken (artikel 13), veiligheid (artikel 14), beveiliging (artikel 15), 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 is een Gemengd Comité ingesteld dat minstens eenmaal per jaar bijeenkomt en op basis van consensus werkt. Met de instelling van het Gemengd Comité wordt tevens beoogd informatie uit te wisselen over nieuwe (wetgevings)initiatieven en ontwikkelingen op het gebied van beveiliging, veiligheid, milieu, luchtvaartinfrastructuur en consumentenbescherming. Daarnaast wordt nagegaan op welke gebieden de samenwerking verder ontwikkeld kan worden (artikel 22). De Overeenkomst voorziet tevens in de mogelijkheid van geschillenbeslechting en arbitrage (artikel 23) en het nemen van passende vrijwaringsmaatregelen indien een van beide partijen van mening is dat de andere partij een verplichting krachtens de Overeenkomst niet is nagekomen (artikel 24). Voorts wordt de samenhang van de Overeenkomst met het proces van Barcelona benoemd, en wordt gewaarborgd dat de nodige wijzigingen in het kader van dit proces en het afsluiten van soortgelijke luchtvervoersovereenkomsten met andere Euro-mediterrane partners kunnen worden bewerkstelligd (artikel 25). Ook wordt de relatie met besluiten in internationale organisaties, waaronder de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie, uitgelegd, alsmede het verband tussen de Overeenkomst en de reeds bestaande bilaterale overeenkomsten tussen Marokko en de lidstaten van de EU (art 26).

## **Bijlagen**

De zes bijlagen vormen een integrerend onderdeel van de Overeenkomst. Bijlage I specificeert de overeengekomen diensten en routes. Bijlage II benoemt de bilaterale luchtvaartovereenkomsten tussen Marokko en de lidstaten waarvan de relevante bepalingen worden vervangen door deze Overeenkomst. Bijlage III benoemt de bevoegde autoriteiten in de lidstaten van de EU en Marokko voor het verlenen van vergunningen. Bijlage IV benoemt de overgangsbepalingen waarmee gewaarborgd wordt dat Marokko aan alle in de Overeenkomst genoemde Gemeenschapswetgeving voldoet alvorens vijfde vrijheidsvervoer aan beide partijen wordt toegestaan. Bijlage V geeft de lijst van andere landen waarnaar in de artikelen 3 en 4 wordt verwezen en daarmee ook mogen investeren in de luchtvaartmaatschappijen van beide partijen. Bijlage VI bevat een lijst van de toepasselijke Gemeenschapswetgeving waaraan Marokko dient te voldoen. Het gaat daarbij om veiligheid, luchtverkeersbeheer, milieubescherming, consumentenbescherming, geautomatiseerde boekingsystemen, sociale aspecten en overige wetgeving.

De bijlagen vormen een integrerend onderdeel van de Overeenkomst en zijn aan te merken als zijnde van uitvoerende aard. Verdragen tot wijziging van de bijlagen behoeven op grond van artikel 7, onderdeel f, van de Rijkswet goedkeuring en bekendmaking verdragen geen parlementaire

goedkeuring, tenzij de Staten-Generaal zich thans het recht tot goedkeuring terzake voorbehouden.

### **Voorlopige toepassing**

De Overeenkomst wordt vanaf de datum van ondertekening, 12 december 2006, voorlopig toegepast overeenkomstig de interne wetgeving van de partijen en in afwachting van de noodzakelijke ratificatieprocedures van de Gemeenschap, haar lidstaten en het Koninkrijk Marokko (artikel 30). Deze voorlopige toepassing is in het belang van alle partijen in verband met de verruiming van de luchtvaartbetrekkingen tussen de lidstaten van de EU en Marokko. De liberalisatie van de luchtvaartmarkt heeft als doel om te komen tot o.a. de verbetering van de dienstverlening tegen concurrerende (lagere) tarieven, het verrichten van lijndiensten onder de bescherming van de bepalingen inzake de luchtvaartveiligheid en de milieubepalingen. Tenslotte kan het Gemengd Comité zijn werkzaamheden direct aanvangen.

### **Koninkrijkspositie**

De onderhavige Overeenkomst zal voor wat het Koninkrijk betreft alleen voor Nederland gelden.

De minister van Verkeer en Waterstaat  
C. M. P. S. Eurlings

De minister van Buitenlandse Zaken  
M. J. M. Verhagen