

Vergaderjaar 2010–2011

32 599

Luchtvervoersovereenkomst tussen Canada en de Europese Gemeenschap en haar lidstaten; Brussel, 17 december 2009

A/ nr. 1

Ter griffie van de Eerste en van de Tweede Kamer der Staten-Generaal ontvangen op 12 januari 2011.

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 11 februari 2011.

Het advies van de Raad van State wordt niet openbaar gemaakt, omdat het uitsluitend opmerkingen van redactionele aard bevat (artikel 26, zesde lid j° vijfde lid, onder b, 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 2011

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 17 december 2009 te Brussel totstandgekomen Luchtvervoersovereenkomst tussen Canada en de Europese Gemeenschap en haar lidstaten (Trb. 2010, 211).

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,
U. Rosenthal

TOELICHTENDE NOTA

Inleiding

De luchtvaartrelatie tussen het Koninkrijk der Nederlanden en Canada is geregeld in de op 2 juni 1989 te Ottawa tot stand gekomen Overeenkomst tussen het Koninkrijk der Nederlanden en Canada inzake luchtvervoer tussen Nederland en Canada (Trb. 1989, 104). De onderhavige Luchtvaart-overeenkomst tussen de Europese Gemeenschap en haar lidstaten, enerzijds, en Canada, anderzijds (hierna: «de Overeenkomst») vervangt het bestaande bilaterale regime tussen het Koninkrijk der Nederlanden en Canada, alsmede de overige bestaande bilaterale overeenkomsten tussen andere lidstaten van de Europese Unie en Canada.

De Overeenkomst vindt haar oorsprong in het door de Europese Commissie van de Raad in oktober 2007 van de lidstaten verkregen mandaat om onderhandelingen te openen met Canada over een overeenkomst 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 «De ontwikkeling van een communautair burgerluchtvaartbeleid ten aanzien van Canada» (COM (2006) 871 definitief) voorgesteld om als onderdeel van de agenda voor een communautair extern luchtvaartbeleid onderhandelingen aan te gaan met Canada betreffende liberalisering van de luchtvaartmarkt tussen de Europese Unie en Canada. Op 30 november 2008 werd een akkoord bereikt tussen de Europese Commissie en haar lidstaten enerzijds en Canada anderzijds over de tekst van de Overeenkomst, hetgeen werd bekrachtigd tijdens de EU-Canada top in mei 2009. De Overeenkomst is op 17 december 2009 ondertekend. Het op 13 december 2007 tot stand gekomen Verdrag van Lissabon tot wijziging van het Verdrag betreffende de Europese Unie en het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap (Trb. 2008, 11) is in werking getreden op 1 december 2009. Vanaf die datum heeft de Europese Unie de Europese Gemeenschap vervangen en opgevolgd. De Europese Unie oefent nu alle rechten uit en neemt alle verplichtingen op zich die voorheen toebehoorden aan de Europese Gemeenschap. Deze wijziging heeft dan ook geen gevolgen voor internationale overeenkomsten akkoord bevonden door de Europese Gemeenschap, zoals onderhavig verdrag.

De Overeenkomst

Met het tot stand gebrachte regime van een Open Aviation Area is het onder nadere voorwaarden aan Canadese luchtvaartmaatschappijen toegestaan om naar iedere plaats binnen de Europese Unie en luchtvaartmaatschappijen van de Europese Unie om naar iedere plaats binnen Canada te opereren. Met deze belangrijke uitbreiding van de wederzijdse markttoegang wordt beoogd de concurrentie tussen de Canadese 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 van mogelijkheden voor volle eigendom van en zeggenschap over luchtvaartmaatschappijen van de andere partij. Daarmee weerspiegelt de Overeenkomst de gewenste toekomst: bij de Overeenkomst zijn afspraken gemaakt over een stapsgewijze realisatie van die toekomst (bijlage 2 bij de Overeenkomst). Naarmate de nationale wetten en regels van beide partijen de onderdanen van de andere partij meer mogelijkheden bieden eigenaar te zijn van en zeggenschap te hebben over hun luchtvaartmaatschappijen, worden er meer verkeersrechten vrijgegeven totdat de Open Aviation Area volledig gerealiseerd is, inclusief vrijgave van alle verkeersrechten.

De Overeenkomst brengt niet alleen een Open Aviation Area tot stand, maar vormt ook een belangrijke basis voor verdere samenwerking tussen de Europese Unie en haar lidstaten en Canada 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 groot belang omdat Canada voor de Nederlandse luchtvaart in het verleden een redelijk gesloten markt was, die zich kenmerkte door een aantal restricties op het gebied van tarieven en markttoegang. De Overeenkomst biedt de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen uitgebreide mogelijkheden op het gebied van beschikbare frequenties en toegestane bestemmingen en hij leidt tot afschaffing van de verplichting tarieven bij de Canadese autoriteiten in te dienen.

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 mogelijkheden voor eigendom van en zeggenschap van onderdanen van één partij over de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij, hetgeen is vastgelegd in een stappenplan (bijlage 2 bij de Overeenkomst).

Bij de eerste stap – eigendom en zeggenschap over 25% van de stemgerechtigde belangen in luchtvaartmaatschappijen van de andere partij – zijn 3^e en 4^e vrijheidsrechten volledig vrijgegeven en blijven de bestaande verkeersrechten in de bilaterale overeenkomsten gewaarborgd.

Bovendien hebben de luchtvaartmaatschappijen van beide partijen het recht met betrekking tot hun goederendiensten internationaal vervoer aan te bieden tussen het grondgebied van de andere partij en punten in derde landen, in samenhang met diensten tussen punten op hun grondgebied en punten op het grondgebied van de andere partij (5^e vrijheid).

De tweede stap – eigendom van en zeggenschap over 49% van de stemgerechtigde belangen in luchtvaartmaatschappijen van de andere partij – biedt gecombineerde diensten voor passagiersvervoer van luchtvaartmaatschappijen van beide partijen de mogelijkheid 5^e vrijheidsrechten op tussengelegen punten uit te voeren. Canadese luchtvaartmaatschappijen krijgen tevens 5^e vrijheidsrechten op routes binnen de EU. Gecombineerde diensten voor passagiersvervoer van Canadese luchtvaartmaatschappijen mogen 5^e vrijheidsoperaties tussen een willekeurig punt in de lidstaten en een willekeurig punt in Marokko, Zwitserland, de Europese Economische Ruimte en de andere leden van de luchtvaartruimte van de EU aanbieden. Met betrekking tot de goederendiensten

krijgen luchtvaartmaatschappijen van beide partijen het recht internationaal vervoer aan te bieden tussen punten op het grondgebied van de andere partij en punten in derde landen, zonder het vereiste een punt op het grondgebied van die partij te bedienen (7^e vrijheid).

Bij de derde stap – het recht om een luchtvaartmaatschappij op te richten op het grondgebied van de andere partij voor binnenlandse en internationale luchtdiensten – krijgen gecombineerde diensten voor passagiersvervoer van beide partijen het recht 5^e vrijheidsvluchten op alle verder gelegen punten uit te voeren.

Wanneer de vierde en tevens laatste stap – volledige eigendom en zeggenschap over luchtvaartmaatschappijen van de andere partij – is genomen, zijn de bepalingen uit bijlage 2 niet langer van toepassing en wordt bijlage 1 bij de Overeenkomst (volledig pakket aan verkeersrechten) van kracht.

In artikel 3 zijn de afspraken met betrekking tot aanwijzing, vergunning en intrekking vastgelegd. Een aanvraag van een luchtvaartmaatschappij voor een vergunning om op grond van de Overeenkomst te mogen opereren wordt ingewilligd onder de volgende voorwaarden: de luchtvaartmaatschappij komt in aanmerking voor de vergunning op basis van de wetten en regels die normaal worden toegepast door de luchtvaartautoriteiten van de partij die de vergunningen en toelatingen afgeeft en bovendien voldoet de luchtvaartmaatschappij aan de wetten en regels van die partij. Verder dient in het geval van een luchtvaartmaatschappij uit Canada de effectieve zeggenschap over de luchtvaartmaatschappij te berusten bij onderdanen van een van de partijen, de luchtvaartmaatschappij een Canadese vergunning te hebben en moet het hoofdkantoor in Canada gevestigd zijn, onverminderd de bepalingen uit bijlage 2 bij de Overeenkomst. In het geval van een luchtvaartmaatschappij uit een lidstaat 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 6) en beveiliging (artikel 7) worden onverkort gehandhaafd en toegepast bij de verlening van vergunningen. Indien niet aan de vereisten voor vergunningverlening voldaan wordt, kan de vergunning worden ingetrokken.

Onderdanen van beide partijen mogen volledige eigendom verkrijgen van luchtvaartmaatschappijen van de andere partij voor zover de voorwaarden van bijlage 2 bij de Overeenkomst worden nageleefd (artikel 4). 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 13).

De Overeenkomst bevat verder bepalingen over douanerechten en -heffingen (artikel 8), statistieken (artikel 9), consumentenbelangen (artikel 10), beschikbaarheid van luchthavens en luchtvaartvoorzieningen en -diensten (artikel 11), heffingen op luchthavens, luchthavenvoorzieningen en -diensten (artikel 12), concurrentie (artikel 14), luchtverkeersbeheer (artikel 15), voortzetting aanwijzingen en vergunningen (artikel 16), milieu (artikel 18), arbeidskwesties (artikel 19) en internationale samenwerking (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 (artikel 17). 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 21) en het wijzigen van de Overeenkomst (artikel 22). Daarnaast zijn afspraken over het beëindigen van de Overeenkomst vastgelegd (artikel 24).

Ten slotte 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 Canada en de lidstaten van de EU (artikel 26).

Bijlagen

De drie bijlagen vormen een integrerend onderdeel van de Overeenkomst. Bijlage 1 specificeert de overeengekomen diensten en routes. Bijlage 2 beschrijft het stappenplan voor de beschikbaarheid van rechten gekoppeld aan de mogelijkheden voor eigendom van en zeggenschap van onderdanen van één partij over de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij. Bijlage 3, deel 1 benoemt de bilaterale luchtvaartovereenkomsten tussen Canada en de lidstaten waarvan de relevante bepalingen worden vervangen door deze Overeenkomst. Bijlage 3, deel 2 beschrijft de 5^e vrijheidsrechten die voor Canadese luchtvaartmaatschappijen en luchtvaartmaatschappijen van de individuele lidstaten beschikbaar zijn wanneer er sprake is van eigendom en zeggenschap over 25% van de stemgerechtigde belangen in luchtvaartmaatschappijen van de andere partij (eerste stap uit bijlage 2 bij de Overeenkomst).

De bijlagen zijn aan te merken als uitvoerend van 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 terzake voorbehouden.

Voorlopige toepassing

De Overeenkomst zal voorlopig worden toegepast overeenkomstig de interne wetgeving van de partijen vanaf de eerste dag van de maand volgende op de datum van de laatste nota waarbij de partijen elkaar in kennis hebben gesteld van de voltooiing van de nationale procedures voor de voorlopige toepassing van de Overeenkomst. Dit in afwachting van de noodzakelijke ratificatieprocedures van de EU, haar lidstaten en Canada (artikel 23). 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 Canada. De liberalisatie van de luchtvaartmarkt heeft als doel om te komen tot o.a. de verbetering van de dienstverlening tegen concurrerende tarieven en 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.

Voor Nederland zal een verklaring van voorlopige toepassing worden afgelegd, zodra ook andere staten die afleggen.

Koninkrijkspositie

De onderhavige Overeenkomst zal voor wat het Koninkrijk betreft, evenals het bilaterale verdrag van 2 juni 1989, alleen voor het Europese deel van

Nederland gelden, waartoe de reikwijdte van de Overeenkomst zich beperkt.

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

De minister van Buitenlandse Zaken,
U. Rosenthal