

24 840

Verdrag tussen de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden en de Regering van Zijne Majesteit de Sultan en Yang Di-Pertuan van Brunei Darussalam inzake luchtdiensten tussen en via de grondgebieden van hun onderscheiden staten, met Bijlage; 's-Gravenhage, 17 januari 1996

A

ADVIES RAAD VAN STATE EN NADER RAPPORT

Hieronder zijn opgenomen het advies van de Raad van State d.d. 15 april 1996 en het nader rapport d.d. 18 juni 1996, aangeboden aan de Koningin door de minister van Buitenlandse Zaken, mede namens de minister van Verkeer en Waterstaat.

Het advies van de Raad van State is cursief afgedrukt.

Bij Kabinetsmissive van 7 februari 1996, no. 96.000700, heeft Uwe Majesteit, op voordracht van de Minister van Buitenlandse Zaken, mede namens de Minister van Verkeer en Waterstaat, bij de Raad van State ter overweging aanhangig gemaakt het Verdrag tussen de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden en de Regering van Zijne Majesteit de Sultan en Yang Di-Pertuan van Brunei Darussalam inzake luchtdiensten tussen en via de grondgebieden van hun onderscheiden staten, met Bijlage; 's-Gravenhage, 17 januari 1996, met toelichtende nota.

Blijkens de mededeling van de Directeur van Uw kabinet van 7 februari 1996, nr. 96.000700, machtigde Uwe Majesteit de Raad van State zijn advies inzake het bovenvermelde verdrag rechtstreeks aan mij te doen toekomen. Dit advies, gedateerd 15 april 1996. nr. W09.96.0048, bied ik U hierbij aan.

1. *In de titel, preambule en tekst van het verdrag worden de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden en de Regering van Zijne Majesteit de Sultan en Yang Di-Pertuan van Brunei Darussalam als de verdragspartijen aangeduid.*

Naar aanleiding van eerdere adviezen van de Raad van State heeft de Minister van Buitenlandse Zaken uiteengezet (kamerstukken II 1994/95, 24 340, nr. 346a en A) dat onderhandelingen over verdragen inzake luchtvaart van Nederlandse kant gevoerd worden op basis van een modeltekst.

In het Nederlandse model werden tot voor kort de regeringen genoemd als verdragsluitende partijen. Inmiddels zijn volgens de minister de door het Koninkrijk gebruikte modelteksten op dit punt aangepast. In dit verband is tevens opgemerkt dat, wanneer reeds was onderhandeld over een verdrag op basis van het oude model of de onderhandelingen in feite al waren afgesloten, het veelal niet meer opportuun is nog een formalistische wijziging voor te stellen op een van eigen kant voorgestelde tekst. De minister heeft daarbij aangegeven dat, mede gelet op het feit dat het onderhandelingsproces vaak een langlopende zaak is, het al met al dus wellicht nog enige tijd kon duren dat er verdragen zouden worden gesloten op basis van het oude model.

De Raad adviseert in de toelichtende nota in het licht van het vorenstaande aan te geven welke de reden is dat in het onderhavige verdrag nog niet de staten als de verdragspartijen worden genoemd.

1. In de voorlaatste alinea van de preambule van het onderhavige verdrag worden de staten als de verdragspartijen aangeduid; aan het advies van de Raad kan derhalve worden voorbijgegaan.

2. Het verdrag bevat volgens de toelichtende nota de voor luchtvaartverdragen gebruikelijke bepalingen. Opvallend is evenwel dat de dienstregeling niet zoals gebruikelijk in een afzonderlijk artikel is opgenomen, maar in het derde lid van artikel 7 inzake de billijke concurrentie. Daarnaast is in het verdrag geheel niet voorzien in de normaliter aanwezige mogelijkheid om, naast de dienstregeling, verzoeken om toestemming voor het uitvoeren van extra vluchten aan de andere Verdragsluitende Partij voor te leggen. Voorts regelt artikel 15 van het verdrag een geschillenprocedure die aanzienlijk uitgebreider is dan de procedure in andere, vergelijkbare luchtvaartverdragen. In de toelichtende nota wordt geen aandacht geschonken aan deze afwijkingen van hetgeen gebruikelijk is in luchtvaartverdragen. Het college adviseert in de toelichting op genoemde punten in te gaan. Daarbij kan tevens worden ingegaan op de vraag of artikel 3, derde lid, niet tevens bedoelt te verwijzen naar de tarieven vastgesteld krachtens de in artikel 15 voorziene procedure.

2. De Raad suggereert dat het verdrag bepalingen bevat die afwijken van hetgeen gebruikelijk is in luchtvaartverdragen.

Gesteld kan echter worden, dat het hier wel gaat om «gebruikelijke» bepalingen. Deze behoeven uiteraard niet op een uniforme wijze in alle luchtvaartverdragen te worden verwerkt, met name niet waar het betreft plaatsing of formulering. Ten aanzien van de mogelijkheid om extra vluchten uit te voeren geldt, dat deze niet noodzakelijkerwijs in een verdrag behoeft te worden opgenomen.

Ten aanzien van de door de Raad opgeworpen vraag zij opgemerkt dat artikel 3, derde lid, voor wat betreft de tarieven verwijst naar artikel 5, waarin de procedure voor vaststelling van de tarieven is vastgelegd. Artikel 5, zesde lid, verwijst voor het geval er geen overeenstemming kan worden bereikt, zelf naar de procedure van artikel 15.

Het advies van de Raad, zal gelet op het vorenstaande, niet worden overgenomen.

3. In artikel 3, tweede lid, van het verdrag wordt bepaald dat elke verdragsluitende partij, behoudens de bepalingen van artikel 4 van het verdrag, een door de andere verdragsluitende partij aangewezen luchtvaartmaatschappij onverwijld de nodige exploitatievergunningen verleent. Vervolgens hebben de luchtvaartautoriteiten van elke verdragsluitende partij, in de in artikel 4, eerste lid, omschreven gevallen, het recht de in artikel 3 bedoelde vergunningen niet te verlenen aan een door de andere verdragsluitende partij aangewezen luchtvaartmaatschappij.

Bij de Raad is in dit verband de vraag gerezen of het de duidelijkheid niet ten goede zou zijn gekomen wanneer in artikel 3 van het verdrag was bepaald dat de vergunning onverwijld wordt verleend nadat de luchtvaartautoriteit heeft vastgesteld dat aan bepaalde voorwaarden is voldaan. Aanbevolen wordt de gekozen redactie nader toe te lichten.

3. Naar aanleiding van de opmerking van de Raad zij opgemerkt dat artikel drie, tweede lid, van het verdrag bepaalt dat de vergunningen onmiddellijk worden verleend. Op grond van artikel 4 bestaat er de optie, en dus niet de plicht, om op bepaalde gronden de vergunning te weigeren, in te trekken of op te schorten. Dit spoort met de praktijk van de luchtvaart, waarbij over het algemeen routinematige aanwijzingen van luchtvaartmaatschappijen worden aangenomen en er in eerste instantie geen onderzoek plaatsvindt of de betrokken maatschappij voldoet aan alle eisen van artikel 4. Alleen op het gebied van veiligheid wordt bewijsvoering gevraagd en als regel bij de aanvraag voor de vergunning meegestuurd. Artikel 4 heeft vooral waarde voor die gevallen waarbij achteraf twijfels rijzen.

De Raad van State geeft U in overweging goed te vinden dat bedoeld Verdrag wordt overgelegd aan de beide Kamers der Staten-Generaal, nadat aan het vorenstaande aandacht zal zijn geschonken.

*De Vice-President van de Raad van State,
W. Scholten*

Ik moge U mede namens mijn ambtgenote van Verkeer en Waterstaat verzoeken mij te machtigen gevolg te geven aan mijn voornemen het verdrag vergezeld van de toelichtende nota ter stilzwijgende goedkeuring over te leggen aan de Eerste en aan de Tweede Kamer der Staten-Generaal.

De Minister van Buitenlandse Zaken,
H. A. F. M. O. van Mierlo