

Vergaderjaar 2013–2014

33 690

Euromediterrane luchtvaartovereenkomst tussen de Europese Unie en haar lidstaten, enerzijds en de regering van de Staat Israël, anderzijds; Luxemburg, 10 juni 2013

A/ Nr. 2

Ter griffie van de Eerste en van de Tweede Kamer der Staten-Generaal ontvangen op 28 maart 2014.

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 27 april 2014.

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, 21 maart 2014

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 10 juni 2013 te Luxemburg tot stand gekomen Euro-mediterrane luchtvaartovereenkomst tussen de Europese Unie en haar lidstaten, enerzijds, en de regering van de Staat Israël, anderzijds (Trb. 2013, 102).

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 het Koninkrijk der Nederlanden en Israël is geregeld in het op 23 oktober 1950 te Jeruzalem tot stand gekomen Verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en Israël inzake luchtdiensten tussen en via hun onderscheiden grondgebieden (Trb. 1951, 529). De onderhavige Overeenkomst tussen de Europese Unie en haar lidstaten, enerzijds, en Israël, anderzijds (hierna: «de Overeenkomst») vervangt het bestaande bilaterale regime tussen het Koninkrijk der Nederlanden en Israël, alsmede de overige bestaande bilaterale overeenkomsten tussen andere lidstaten van de Europese Unie en Israël. Er zij op gewezen dat al is er in de titel van de Overeenkomst sprake van «de regering van de Staat Israël», het niet de regering, maar de staat is die door het verdrag wordt gebonden.

Voor zover de bilaterale verdragen op bepaalde punten gunstiger zijn, worden zij niet vervangen. Het regime van de Overeenkomst is echter zo ruim en uitgebreid dat in dit geval het bilaterale regime vervalft.

De Overeenkomst vindt haar oorsprong in het door de Europese Commissie van de Raad op 7 april 2008 van de lidstaten verkregen mandaat om onderhandelingen te openen met de Staat Israël 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 Israël» (COM/2007/0691 def.) voorgesteld om onderhandelingen aan te gaan betreffende liberalisering van de luchtvaartmarkt tussen de Europese Unie en Israël.

2. De Overeenkomst

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

Bij de Overeenkomst zijn afspraken gemaakt over een stapsgewijze uitbreiding van de verkeersrechten voor directe verbindingen tussen Lidstaten en Israël (3^e en 4^e vrijheid) en mogelijkheden voor eigendom van en zeggenschap over de luchtvaartmaatschappijen van beide partijen (bijlage I en II bij de Overeenkomst). In de Overeenkomst wordt reeds uitgegaan van een volledige 3^e en 4^e vrijheid en mogelijkheden voor volledige eigendom van en zeggenschap door onderdanen van de ene partij over luchtvaartmaatschappijen van de andere partij. De Overeen-

komst vormt ook een belangrijke basis voor harmonisatie tussen de Europese Unie en haar lidstaten en Israël 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 Israël voor de Nederlandse luchtvaart in het verleden een relatief gesloten markt was, die zich kenmerkte door een restrictie op het aantal aan te wijzen luchtvaartmaatschappijen. De Overeenkomst biedt de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen bovendien meer mogelijkheden op het gebied van beschikbare frequenties en toegestane bestemmingen.

Op het terrein van beveiliging blijft het voor individuele Lidstaten mogelijk om bilaterale beveiligingsovereenkomsten met Israël te sluiten zolang deze buiten de exclusieve competentie van de EU vallen.

De Overeenkomst wijkt inhoudelijk op het gebied van beveiliging en veiligheid af van de standaardtekst van zogenaamde «gemengde» Europese luchtvaartverdragen met derde landen om de specifieke veiligheidssituatie van Israël te accommoderen. Zo wordt onder artikel 14 de Israëlische overheid toegestaan een deel van de beveiligingskosten voor Israëlische carriers op Israëlische luchthavens, welke verder gaan dan normaal gesproken van een luchtvaartmaatschappij mag worden verwacht, te subsidiëren.

3. Artikelsgewijze toelichting

Artikel 1 verklaart de in de Overeenkomst gebezigde definities.

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 Israëlische wet- en regelgeving met de wet- en regelgeving van de Europese Unie.

Alle verkeersrechten die al uit hoofde van een van de bilaterale overeenkomsten tussen Israël 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.

De Overeenkomst zal worden geëvalueerd twee jaar na de inwerking-treding van de Overeenkomst zoals bepaald in bijlage II.

In artikel 3 en 3 Bis 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 Israël, de effectieve zeggenschap over de luchtvaartmaatschappij te berusten bij onderdanen van Israël en dient de luchtvaartmaatschappij een Israëlische vergunning te hebben. In het geval van een luchtvaartmaatschappij uit een lidstaat van de Europese Unie, dient de effectieve zeggenschap te berusten bij landen en/of onderdanen van de EU of van landen en/of onderdanen van, IJsland, Liechtenstein, Noorwegen of Zwitserland en dient de luchtvaartmaatschappij over een vergunning van de EU te beschikken.

De bepalingen inzake veiligheid (artikel 13) en beveiliging (artikel 14) 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). Onderdanen van beide partijen mogen volledige eigendom verkrijgen van luchtvaartmaatschappijen van de andere partij voor zover de voorwaarden bij de Overeenkomst worden nageleefd (artikel 5). Artikel 6 regelt de naleving van regels en wetten op het grondgebied van de andere partij. De Overeenkomst bevat verder bepalingen over mededinging (artikel 7).

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 8).

De Overeenkomst bevat verder bepalingen inzake douanerechten en belastingen (artikel 9), gebruiksheffingen op luchthavens en luchthavenvoorzieningen en -diensten (artikel 10), prijsstelling (artikel 11), statistieken (artikel 12), veiligheid en beveiliging (artikelen 13 en 14), luchtverkeersbeheer (artikel 15), milieu (artikel 16), aansprakelijkheid van luchtvaartmaatschappijen, consumentenbelangen (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) en het treffen van vrijwaringsmaatregelen (artikel 24). Het verband tussen de Overeenkomst en de reeds bestaande bilaterale overeenkomsten tussen Israël en de lidstaten van de EU wordt behandeld, evenals de relatie met besluiten van internationale organisaties, met name van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (artikel 26). Artikel 27 regelt het wijzigingen van de Overeenkomst. Daarnaast zijn afspraken over het beëindigen van de Overeenkomst vastgelegd (artikel 28).

Ten slotte wordt in artikel 29 bepaald dat de Overeenkomst en alle wijzigingen daarvan worden geregistreerd bij de ICAO en het secretariaat van de Verenigde Naties en regelt artikel 30 de voorlopige toepassing (zie ook punt 5 van deze toelichting) en de inwerkingtreding.

4. Bijlagen

De zes bijlagen vormen een integraal onderdeel van de Overeenkomst. Bijlage I specificeert de overeengekomen diensten en routes. Bijlage II beschrijft het stappenplan waarbij de beschikbaarheid van rechten wordt gekoppeld aan de gefaseerde uitbreiding van de frequenties naar een onbeperkt regime. Bijlage III vermeldt de landen behorende tot de Europese Gemeenschappelijke Luchtvaartruimte die geen lidstaat zijn van de Europese Unie. Bijlage IV geeft een opsomming van de huidige geldende wet- en regelgeving in de Europese Unie op het gebied van veiligheid, beveiliging, luchtverkeersbeheer, milieu, consumentenbescherming en geautomatiseerde boekingsystemen. Bijlage V geeft een overzicht van de afgesproken frequenties tussen bepaalde luchthavens en Israël, die vallen onder een minder snelle gefaseerde marktopening dan de overige luchthavens en routes in de EU. Bijlage VI geeft aan welke onderdelen van de huidige geldende wet- en regelgeving in de Europese Unie op het gebied van veiligheid, beveiliging, luchtverkeersbeheer,

milieu, consumentenbescherming en geautomatiseerde boekingsystemen wel of niet van toepassing zijn op Israël.

De bijlagen, voor zover zij niet onder de exclusieve bevoegdheid van de EU vallen, 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.

5. Voorlopige toepassing

De Overeenkomst wordt voorlopig toegepast vanaf het moment van ondertekening (artikel 30, eerste lid). Deze voorlopige toepassing is in het belang van Nederland vanwege de verruiming van de luchtvaartbetrekkingen met Israël. Verder bevordert de voorlopige toepassing o.a. dat lijndiensten tussen Nederland en Israël worden verricht op basis van de bepalingen inzake de luchtvaartveiligheid en van de milieubepalingen.

6. Koninkrijkspositie

De onderhavige Overeenkomst geldt alleen voor het gebied waarop het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie van toepassing is. De Overeenkomst zal dan ook voor wat het Koninkrijk betreft alleen voor het Europese deel van Nederland gelden.

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

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