

Vergaderjaar 1988–1989

**21 256**

## **Overeenkomst met Canada inzake luchtdiensten met Bijlage en briefwisseling en een overeenkomst inzake de exploitatie van chartervluchten; Ottawa, 2 juni 1989**

**Nr. 1**

### **BRIEF VAN DE MINISTER VAN BUITENLANDSE ZAKEN**

Ter griffie van de Eerste en van de Tweede Kamer der Staten-Generaal ontvangen op 25 augustus 1989. De wens dat deze overeenkomst aan de uitdrukkelijke goedkeuring van de Staten-Generaal zal worden onderworpen, kan door of namens een of beide kamers of door ten minste vijftien leden van de Eerste Kamer dan wel dertig leden van de Tweede Kamer dan wel de Gevolmachtigde Minister van de Nederlandse Antillen of van Aruba te kennen worden gegeven uiterlijk op 24 september 1989.

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

's-Gravenhage, 23 augustus 1989

Ter voldoening aan het ter zake bepaalde in de Grondwet<sup>1</sup>, de Raad van State gehoord, heb ik de eer U hierbij ter stilzwijgende goedkeuring over te leggen de op 2 juni 1989 te Ottawa tot stand gekomen Overeenkomst tussen het Koninkrijk der Nederlanden en Canada inzake luchtvervoer tussen Nederland en Canada met Bijlage en bijbehorende briefwisseling alsmede een briefwisseling houdende een overeenkomst inzake de exploitatie van chartervluchten (Trb. 1989, 104 en 105)<sup>2</sup>.

Een toelichtende nota bij deze Overeenkomsten gelieve U hiernevens aan te treffen.

De goedkeuring wordt alleen voor Nederland gevraagd.

De Minister van Buitenlandse Zaken,  
H. van den Broek

<sup>1</sup> Art. 91, (1), add.art. XXI, (1) (a) G.W. en art. 61, (3), G.W. 1972

<sup>2</sup> Ter inzage gelegd op de bibliotheek.

## TOELICHTENDE NOTA

### 1. *De Luchtvaartovereenkomst*

Bij de onderhandelingen die hebben geleid tot het sluiten van de luchtvaartovereenkomst tussen het Koninkrijk der Nederlanden en Canada in 1974 (Trb. 1974, 191) werd onder meer vastgelegd dat de door Nederland aan te wijzen luchtvaartmaatschappij het recht kreeg om naast Montreal ook Toronto te bedienen. Aan de door Canada aan te wijzen maatschappij werd het recht verleend om op de route Canada-Nederland in Amsterdam passagiers en vracht op te nemen naar een aantal verder gelegen bestemmingen, de zogenaamde vijfde vrijheidsrechten. De uitoefening van deze rechten was aan een aantal beperkingen onderhevig teneinde tegemoet te komen aan de Canadese wens onevenwichtigheden in de verdeling van de voordelen uit de exploitatie van de routes zoveel mogelijk uit te sluiten. In de tijd sedertdien verlopen, ontwikkelde het vervoer op de routes tussen Nederland en Canada zich zeer sterk. Bovendien hadden de beide aangewezen luchtvaartmaatschappijen een min of meer gelijk deel van dit vervoer in handen. Aldus werd de Canadese zorg die ten grondslag lag aan de beperkingen in de loop van de jaren allengs minder. Toen dan ook van Nederlandse zijde bij de Canadese overheid gesondeerd werd naar de mogelijkheid het hierboven geschetste regime te vervangen door een liberaal kader waarin beide maatschappijen ondermeer zelf hun capaciteit zouden kunnen plannen, werd daarvoor een gewillig oor gevonden. De onderhandelingen die in oktober 1985 plaatsvonden, hebben in de eerste plaats geleid tot het vastleggen van de mogelijkheid voor de door Nederland aan te wijzen maatschappijen om ook de westkust van Canada te bedienen; de punten Calgary en Vancouver werden in de routetabel bij de Overeenkomst opgenomen. Tot dan konden deze punten alleen door de door Canada aan te wijzen maatschappijen worden bediend. Aan laatstgenoemde maatschappij werd het recht verleend om vervoer te verrichten op punten tussen Canada en Nederland. Bovendien werd het aantal zogenaamde vijfde vrijheidsrechten uitgebreid.

Tijdens de onderhandelingen werd van Canadese zijde de wens naar voren gebracht een clause op te nemen met betrekking tot het bedienen van Montreal door de door Nederland aan te wijzen luchtvaartmaatschappij. Het beleid van de Canadese luchtvaartautoriteiten is er namelijk op gericht deze luchthaven zoveel mogelijk te verzekeren van een regelmatige bediening door buitenlandse maatschappijen. Aangezien de door Nederland aangewezen luchtvaartmaatschappij deze luchthaven als een belangrijk punt op de routes naar Canada beschouwt, kon van Nederlandse zijde zonder meer akkoord worden gegaan met deze clause, die in een aparte, bij de Overeenkomst behorende notawisseling is vastgelegd. In genoemde notawisseling werd voorts een paragraaf opgenomen met betrekking tot het uitwisselen van statistische gegevens, waardoor het mogelijk werd dat de luchtvaartautoriteiten van beide landen wijzigingen kunnen overeenkomen met betrekking tot de aard van de gegevens en daarbij rekening kunnen houden met technologische ontwikkelingen.

In Artikel VII van de Overeenkomst zelf werden bepalingen opgenomen die betrekking hebben op de voorkoming van terroristische activiteiten in de luchtvaart en op de verbetering van de veiligheid van de passagiers.

In Artikel X werd vastgelegd dat de luchtvaartautoriteiten van beide landen niet zullen ingrijpen in de door de aangegeven luchtvaartmaatschappijen op de routes voorziene capaciteit.

In Artikel XII werd het regime vastgelegd, waaronder de tarieven door de aangewezen maatschappijen tot stand gebracht kunnen worden. In het eerste lid, onderdeel a van dit artikel is vermeld dat een maatschappij zonder overleg met een andere maatschappij, tarieven ter goedkeuring

Het advies van de Raad van State wordt niet openbaar gemaakt op grond van het bepaalde in artikel 25a, derde lid, onder b, van de Wet op de Raad van State

aan de luchtvaartautoriteiten kan voorleggen. Hierdoor wordt afgeweken van de in luchtvaartovereenkomsten meest gebruikelijke bepaling dat de aangewezen maatschappijen met elkaar dienen te overleggen alvorens tot de aanvraag om goedkeuring over te gaan. In het eerste lid, onderdeel b, is te lezen dat het aan de maatschappijen is toegestaan om dezelfde tarieven te hanteren die een andere maatschappij op de routes tussen beide landen en een derde land in de markt legt. Met deze clause werden de concurrentiemogelijkheden aanzienlijk vergroot.

In Artikel XX werd vastgelegd, dat een aantal technische artikelen, welke bij voorbeeld betrekking hebben op de zoëven genoemde veiligheid, de wederzijdse erkenning van bewijzen en de wederzijdse belastingvrijstelling, ook van toepassing zijn op het chartervervoer dat door Canadese en Nederlandse chartermaatschappijen tussen beide landen wordt uitgevoerd.

Ondanks aanvankelijke aansporingen van Canadese zijde om tot spoedige ondertekening te geraken, liet de Canadese overheid in 1986 weten bij nader inzien alsnog een verandering op prijs te stellen van Artikel XII, waarin een liberaal tarief regime is overeengekomen.

Canada meende dat dit regime waarbij het de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van Nederland en Canada was toegestaan automatisch dezelfde tarieven te hanteren, (het zogenaamde «matchen») die een andere maatschappij op de routes tussen beide landen en een derde land in de markt legt, ongunstige repercussies zou hebben voor de door Canada aangewezen maatschappij. Eind maart 1988 vonden op Canadees verzoek opnieuw onderhandelingen plaats. In de eerste plaats kwam daarin het omstreden tarief-artikel (XII) aan de orde.

Het uiteindelijk nieuw overeengekomen Artikel XII handhaaft het in 1985 overeengekomen principe dat een maatschappij zonder overleg met een andere maatschappij tarieven aan de luchtvaartautoriteiten kan voorleggen. De gewraakte mogelijkheid van «matching» verdween echter, voorzover het chartertarieven betreft. In zoverre is dus tegemoet gekomen aan de Canadese wens dit artikel minder vrij te maken. Lijndiensttarieven mogen echter nog wel onbeperkt worden gematched.

Artikel II waarin de verleende rechten algemeen worden omschreven onderging enige redactionele wijzigingen waardoor in het oude artikel voorkomende onnauwkeurigheden zijn weggenomen.

Artikel VII met bepalingen betrekking hebbend op het voorkomen van terroristische activiteiten en het treffen van maatregelen na dergelijke daden in de luchtvaart, is op Canadees verzoek enigszins uitgebreid. Zo zijn de voorkomende gevallen waarin de beide landen elkaar assistentie verlenen en samenwerken en de wijze van samenwerking nader omschreven.

De onderhandelingen van maart 1988 hebben voorts geleid tot het vastleggen van de mogelijkheid voor de KLM twee nieuwe plaatsen in Canada, de hoofdstad Ottawa en Halifax, te gaan bedienen. Zulks naast de twee punten (Calgary en Vancouver) die de KLM er in 1985 al bij had gekregen. De nieuwe punten zijn in het routeschema bij de overeenkomst opgenomen.

Tevens is in voetnoot 4 van dit routeschema vastgelegd dat beide landen het recht hebben een tweede luchtvaartmaatschappij onder de overeenkomst aan te wijzen, zij het dat deze mogelijke tweede maatschappij van zowel Nederland als Canada enigszins beperkt zijn in het gebruik maken van de vlieg rechten als in de overeenkomst omschreven. Deze bepalingen staan beschreven in voetnoot 5 en 6.

Tenslotte dient de aandacht te worden gevestigd op het feit dat de Overeenkomst zoals die thans luidt de in 1974 gesloten Overeenkomst alleen vervangt voor wat betreft het luchtvervoer tussen Nederland en Canada. De in 1974 gesloten Overeenkomst blijft voornamelijk van kracht voor de luchtvaartrelatie tussen de Nederlandse Antillen en Aruba en

Canada. Deze constructie is gekozen met het oog op de wens van Aruba en de Nederlandse Antillen hun luchtvaartpolitieke relatie met Canada afzonderlijk te regelen.

## *2. De Charterovereenkomst*

Tijdens de onderhandelingen in 1985 vormde ook het chartervervoer onderwerp van bespreking. De achtergrond daarvan was het feit dat de van kracht zijnde regelingen op chartergebied door de maatschappijen uit beide landen als onnodig beperkend werden ervaren. Ook de luchtvaartautoriteiten deelden die mening. Derhalve is in een separate notawisseling overeengekomen op enkele punten tussen Nederland en Canada een afwijkend, soepeler regime toe te passen. In deze notawisseling is bovendien vastgelegd dat de Nederlandse en Canadese luchtvaartautoriteiten de toepassing van de charterregels in de praktijk zullen nagaan, teneinde te bewerkstelligen dat de chartermaatschappijen uit beide landen gelijke concurrentiemogelijkheden hebben.

Evenals de nieuwe Luchtvaartovereenkomst zal de Charterovereenkomst voor wat betreft het Koninkrijk alleen voor Nederland gelden. De notawisseling houdende de overeenkomst inzake chartervluchten waarover dus reeds in 1985 overeenstemming werd bereikt en waarover verder geen problemen zijn gerezen werd (nog) niet geëffectueerd omdat het dezerzijds wenselijk werd geacht de ondertekening van de luchtvaartovereenkomst op dezelfde datum te doen plaatsvinden.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
N. Smit-Kroes

De Staatssecretaris van Buitenlandse Zaken,  
B.-J. M. van Voorst tot Voorst