

Vergaderjaar 1990-1991 Nr. 213

22 053**Luchtvaartovereenkomst met Indonesië****Nr. 1**

Ter griffie van de Eerste Kamer en van de Tweede Kamer der Staten-Generaal ontvangen op 26 maart 1991.

De wens dat deze overeenkomst aan de uitdrukkelijke goedkeuring van de Staten-Generaal wordt onderworpen kan door of namens een van beide 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 25 april 1991.

BRIEF VAN DE MINISTER VAN BUITENLANDSE ZAKEN

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

's-Gravenhage, 22 maart 1991

Ter voldoening aan het ter zake bepaalde in de Grondwet¹, de Raad van State gehoord, heb ik de eer u hierbij ter stilzwijgende goedkeuring over te leggen de op 23 november 1990 te 's-Gravenhage tot stand gekomen Luchtvaartovereenkomst tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Republiek Indonesië, met Bijlage (Trb. 1990, 178)².

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

De goedkeuring wordt alleen voor Nederland gevraagd.

De Minister van Buitenlandse Zaken,
H. van den Broek

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

² Ter inzage gelegd op de bibliotheek.

S-VV

Toelichtende nota

In het licht van de aanhoudende groei in het luchtvervoer kon in september 1989 tussen Nederland en Indonesië een vergaand accoord bereikt worden over uitbreiding van de commerciële mogelijkheden voor de luchtvaart tussen beide landen. Tijdens besprekingen terzake werd aan beide kanten geconstateerd dat de bestaande Luchtvaartovereenkomst (Trb. 1966, 180 laatstelijk Trb. 1972, 11) die uit 1966 dateert, sterk verouderd was en zou moeten worden aangepast aan de veranderde omstandigheden in de internationale civiele luchtvaart. In juni 1990 lukte het om overeenstemming te verkrijgen over de tekst van een nieuwe Overeenkomst.

De onderhavige Overeenkomst is er een van het zogenaamde type Bermuda II (Bermuda II is de overeenkomst die is gesloten tussen de Verenigde Staten en het Verenigd Koninkrijk en welke door de meeste landen gebruikt wordt als standaard en uitgangspunt voor de eigen bilaterale luchtvaartovereenkomsten), zij het gemoderniseerd en aangepast aan de specifieke bilaterale omstandigheden.

De Overeenkomst biedt veel ruimere commerciële mogelijkheden en vrijheid aan de betrokken luchtvaartmaatschappijen dan de oude Overeenkomst. Tevens bevat de Overeenkomst een aantal garanties voor non-discriminatoire behandeling van de wederzijdse ondernemingen bij de uitoefening van de commerciële mogelijkheden. Specifiek wordt gewezen op artikel 11, waarin een zeer vrije mogelijkheid voor de transfer van rekeningen is overeengekomen en de opnemings van een «modern security-artikel» (artikel 15). Ten aanzien van dit laatste artikel zij nog het volgende opgemerkt.

De International Civil Aviation Organisation (ICAO) heeft zich de laatste jaren intensief beziggehouden met het probleem van de veiligheid (dat wil zeggen «security», daarnaast bestaat ook het begrip «safety», hetgeen een andere inhoud heeft) in de burgerluchtvaart. Daarbij zijn ook mogelijke clausules over deze kwestie in bilaterale overeenkomsten aan de orde gekomen. Het meest recente voorstel dateert van 11 januari 1989 (State letter LE 3/32 89/12). De bij de onderhavige overeenkomst gebruikte tekst, waarover reeds in 1988 tekstvoorstellen zijn uitgewisseld tussen Nederland en Indonesië, is gebaseerd op de ICAO Model Clause van 1986. De ICAO clausule vormt een nuttig referentiekader voor de internationale gemeenschap tijdens de besprekingen over dergelijke verdragen, maar moet geenszins als sacrosanct worden beschouwd. Waar mogelijk en wenselijk tracht Nederland (net als vele andere landen), om verdergaande clausules af te sluiten.

Doch het is ook mogelijk dat door de opstelling van een delegatie in een onderhandelings situatie in meerdere of mindere mate moet worden afgeweken van het ICAO model, zelfs dat de ICAO teksten helemaal niet haalbaar zijn.

Toen de onderhandelingen met Indonesië begonnen, was de 1986 clausule de meeste moderne voorhanden en kon de Indonesische delegatie overreed worden om deze clausule als basis te nemen. Tijdens de besprekingen werden door de Indonesische delegatie kleine veranderingen op de tekst voorgesteld die op zich de inhoud van het artikel niet wezenlijk aantastten, en derhalve, in het licht van het algemene onderhandelingsresultaat, door de Nederlandse delegatie werden geaccepteerd.

Bij het eerste lid probeert Nederland altijd een aanvullende tekst geaccepteerd te krijgen die ook toekomstige multilaterale verdragen onder de reikwijdte van het artikel brengt. Daartoe was de Indonesische delegatie niet bereid. Van Indonesische zijde stond men op opname van de zinsnede «insofar as the Contracting Parties are both Party to these Conventions» teneinde eventuele onzekerheden op dit punt uit te sluiten.

In het derde lid werden door de Indonesische delegatie verplichtingen ten aanzien van de luchthavenautoriteiten geschrapt. Dit vanwege de intern Indonesische organisatie van de luchthavens, waarbij aan de regionale velden een grote mate van autonomie is toebedeeld waardoor deze ten aanzien van dit veiligheidsaspect niet zonder meer in een internationale overeenkomst gebonden konden worden.

Het zevende lid komt in zijn geheel niet voor in de ICAO model clause. Dit lid is gebaseerd op de pogingen van Nederland om toch iets meer houvast te krijgen op de in artikel 15 geregelde materie door de mogelijkheid te creëren van snelle informatie-uitwisseling, openheid en de mogelijkheid van consultaties in specifieke gevallen. De Indonesische delegatie was hiertoe wel bereid, waarop een tekst is overeengekomen die in hoge mate voldoet aan de Nederlandse desiderata.

Wat het Koninkrijk betreft zal de Overeenkomst alleen voor Nederland gelden.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
J. R. H. Majj-Weggen

De Staatssecretaris van Buitenlandse Zaken,
P. Dankert