

22 783 (R 1448)**Overeenkomst tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Republiek Zuid-Afrika inzake luchtdiensten tussen en via hun onderscheiden grondgebieden, met Bijlage; Kaapstad, 26 mei 1992****Nr. 1****BRIEF VAN DE MINISTER VAN BUITENLANDSE ZAKEN**

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

's-Gravenhage, 28 augustus 1992

Ter griffie van de Eerste en van de Tweede Kamer der Staten-Generaal ontvangen op 11 september 1992. De wens dat deze overeenkomst aan de uitdrukkelijke goedkeuring van de Staten-Generaal wordt onderworpen kan door of namens één van beide Kamers of door ten minste vijftien leden van de Eerste Kamer dan wel dertig leden van de Tweede Kamer of door de Gevolmachtigde Ministers van de Nederlandse Antillen of van Aruba te kennen worden gegeven uiterlijk op 11 oktober 1992

Ter voldoening aan het ter zake bepaalde in de Grondwet en het Statuut voor het Koninkrijk der Nederlanden*, de Raad van State van het Koninkrijk gehoord, heb ik de eer U hierbij ter stilzwijgende goedkeuring over te leggen de op 26 mei 1992 te Kaapstad tot stand gekomen Overeenkomst tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Republiek Zuid-Afrika inzake luchtdiensten tussen en via hun onderscheiden grondgebieden, met Bijlage (Trb. 1992, 100).

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

De goedkeuring wordt voor het gehele Koninkrijk gevraagd.

Aan de Gouverneurs van de Nederlandse Antillen en van Aruba is verzocht hogergenoemde stukken op 11 september 1992 over te leggen aan de Staten van de Nederlandse Antillen en de Staten van Aruba.

De Gevolmachtigde Ministers van de Nederlandse Antillen en van Aruba zijn van deze overlegging in kennis gesteld.

De Minister van Buitenlandse Zaken,
H. van den Broek

* Art. 91, (1), add. art. XXI, GW; Art. 61 (3), G. W. 1972, en Art. 24 Statuut.

TOELICHTENDE NOTA

De overeenkomst strekt ertoe de bestaande luchtvaartovereenkomst tussen Nederland en Zuid-Afrika van 22 juli 1947 te vervangen (Stb. H 345).

Tot aan de recente verandering in Zuid-Afrika hebben sedert 1972 op overheidsniveau geen luchtvaartonderhandelingen meer plaatsgevonden als gevolg waarvan sedertdien uitbreiding van luchtvaartverbindingen tussen Nederland en Zuid-Afrika niet mogelijk was.

De reden hiervoor was dat, hoewel de Nederlandse regering enerzijds steeds een luchtvaartboycot of opzegging van de luchtvaartovereenkomst heeft afgewezen, het beleid anderzijds niet voorzag in de mogelijkheid van rechtstreeks overleg tussen de beide overheden zodat, anders dan in de ons omringende landen, een normale ontwikkeling van de luchtvaartrelatie achterwege is gebleven in die periode.

In maart 1991 vonden voor het eerst weer besprekingen tussen luchtvaartdelegaties van beide landen plaats. Geconstateerd werd dat de bestaande luchtvaartovereenkomst van 1947 volstrekt verouderd was en dat vernieuwing wenselijk werd geacht.

In januari 1992 vond vervolgoverleg plaats, waarbij overeenstemming werd bereikt over een nieuwe tekst. Deze bevat alle elementen van een eigentijds luchtvaartverdrag dat de basis vormt voor de door de onderscheiden aangewezen luchtvaartmaatschappijen uit te voeren vluchten tussen en via de wederzijdse grondgebieden. Daarbij is de maatschappijen een aanzienlijke mate van vrijheid toegekend in de gebruikmaking van de over en weer verleende rechten.

Zo staat het hen vrij in punten langs de overeengekomen route dan wel op het grondgebied van de andere partij de betreffende vlucht met een ander vliegtuig voort te zetten, hetgeen desgewenst in samenwerking met een andere luchtvaartmaatschappij kan plaatsvinden (artikel 3).

Ook ten aanzien van de in de markt aan te bieden tarieven is flexibiliteit geschapen nu tarieven slechts dan niet mogen worden gehanteerd, wanneer de beide overheden deze afkeuren (artikel 8).

Naast een aantal gebruikelijke bepalingen als die ten aanzien van de te ontplooiën commerciële activiteiten (artikel 6), de wederzijdse erkenning van verstrekte luchtvaardigheidsbewijzen en vliegbrevetten (artikel 15) en een arbitrageartikel (artikel 18), zijn ook de belangrijkste financiële onderwerpen geregeld. Het betreft hier de vermijding van dubbele belastingheffing (artikel 12) en de mogelijkheid om de op het grondgebied van het andere land gemaakte winsten vrijelijk naar het eigen land te kunnen overmaken (artikel 13). Voorts is een veiligheidsartikel opgenomen (artikel 16). Tenslotte zijn in de Bijlage bij de Overeenkomst het route-schema en de frequentieverdeling neergelegd zoals die momenteel voor de aangewezen luchtvaartmaatschappijen gelden.

Omdat de overeenkomst de oude overeenkomst, die voor het gehele Koninkrijk geldt, vervangt, wordt goedkeuring voor het gehele Koninkrijk gevraagd.

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

De Minister van Buitenlandse Zaken,
H. van den Broek

Het advies van de Raad van State van het Koninkrijk wordt niet openbaar gemaakt, omdat het zonder meer instemmend luidt (artikel 25a, derde lid, onder b, van de Wet op de Raad van State).