

**23 069****Notawisseling houdende een overeenkomst tot wijziging van de Luchtvaartovereenkomst van 3 april 1957 en van het Protocol van 31 maart 1978 tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Verenigde Staten van Amerika; 's-Gravenhage, 14 oktober 1992****Nr. 1****BRIEF VAN DE MINISTER VAN BUITENLANDSE ZAKEN**

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

Ter Griffie van de Eerste en van de Tweede Kamer der Staten-Generaal ontvangen op 26 maart 1993. 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 te kennen worden gegeven uiterlijk op 25 april 1993.

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 14 oktober 1992 te 's-Gravenhage tot stand gekomen notawisseling houdende een overeenkomst tot wijziging van de Luchtvaartovereenkomst van 3 april 1957 en van het Protocol van 31 maart 1978 tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Verenigde Staten van Amerika (Trb. 1992, 177 en 1993, 27)<sup>2</sup>.

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

De goedkeuring wordt alleen voor Nederland gevraagd.

De Minister van Buitenlandse Zaken,  
P. H. Kooijmans

<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 bij de afdeling Parlementaire Documentatie.

S-IZ

## TOELICHTENDE NOTA

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

Het streven van de Nederlandse regering is er vele jaren op gericht geweest de toegang van Nederlandse luchtvaartmaatschappijen tot de luchtvaartmarkt in de Verenigde Staten te vergroten. Al in een vroeg stadium, 1978, werd daarbij van Nederlandse zijde voorgesteld te komen tot een zgn. «open skies» overeenkomst die zou voorzien in een zo groot mogelijke operationele en commerciële vrijheid voor de luchtvaartmaatschappijen. Van Amerikaanse zijde is aanvankelijk sceptisch op deze suggestie gereageerd. In de afgelopen jaren bleek het dan ook slechts mogelijk steeds mondjesmaat de rechten op de Verenigde Staten te verruimen. Nadat een Amerikaanse oproep aan het Verenigd Koninkrijk, Frankrijk en Duitsland om tot een «open skies» regeling te komen, onbeantwoord bleef, kondigde de Amerikaanse Minister van Vervoer in maart 1992 aan dat dit aanbod nu voor alle Europese landen gold. Nederland heeft tot nu toe als enig land positief op deze oproep gereageerd. Na de publikatie aan Amerikaanse kant van de elementen die naar Amerikaanse opvatting deel van een dergelijk liberaal akkoord zouden moeten uitmaken, konden besprekingen plaatsvinden. Deze verliepen voorspoedig zodat op 4 september jl. delegaties aan beide landen een tekst konden paraferen waarmee de «open skies» overeenkomst kon worden gerealiseerd.

De nieuwe Overeenkomst is het meest open liberale akkoord dat ooit met een ander land werd gesloten en betekent een doorbraak, niet alleen in de relatie met de Verenigde Staten, maar, naar gehoopt wordt, ook in een breder kader. De Overeenkomst kan namelijk als voorbeeld dienen voor andere bilaterale akkoorden over de gehele wereld, met name voor die landen die een open markt nastreven voor de internationale burgerluchtvaart.

De oorspronkelijke, op 3 april 1957 te Washington tot stand gekomen Luchtvaartovereenkomst (Trb. 1957, 53) die sindsdien reeds vele aanpassingen heeft ondergaan, is nu op die punten geamendeerd die noodzakelijk waren om een tweezijdig «open skies» regime tot stand te brengen. Daar deze Overeenkomst feitelijk reeds voorzag in vrijheid op routes, frequenties en capaciteit voor de Amerikaanse maatschappijen, betekende dit in het route-schema van de Overeenkomst vooral een aanpassing die de toegang van Nederlandse maatschappijen tot de Amerikaanse markt verruimde. Daarnaast werden in de Overeenkomst een aantal artikelen gemoderniseerd teneinde meer aan te sluiten bij de huidige omstandigheden. Voorbeelden hiervan zijn de artikelen over geschillenbeslechting en commerciële samenwerking. Ook het artikel betreffende chartervluchten werd aangepast, waarbij de chartermaatschappijen gelijke operationele en commerciële vrijheid werd verleend als geregelde maatschappijen.

De Overeenkomst van 1957 geldt voor wat het Koninkrijk betreft voor Nederland en de Nederlandse Antillen.

De in de onderhavige overeenkomst vervatte wijzigingen zullen echter evenals de wijzigingen vervat in het Protocol van 31 maart 1978 (Trb. 1978, 55) en de notawisselingen van 13 oktober/22 december 1987 (Trb. 1988, 12) en van 29 januari/13 maart 1992 (Trb. 1992, 63) uitsluitend voor Nederland gelden.

Derhalve wordt met betrekking tot de wijzigingsovereenkomst de goedkeuring alleen voor Nederland gevraagd. (De luchtvaartbetrekkingen tussen Aruba en de Verenigde Staten zijn geregeld in een aparte luchtvaartovereenkomst en het Koninkrijk met de Verenigde Staten).

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

De Minister van Buitenlandse Zaken  
P. H. Kooijmans

S-IZ