

Vergaderjaar 1993–1994 Nr. 232

23 578**Verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Tsjechische Republiek inzake luchtdiensten tussen en via hun onderscheiden grondgebieden, met Bijlage; Praag, 11 augustus 1993****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, 11 januari 1994

Ter griffie van de Eerste en van de Tweede Kamer der Staten-Generaal ontvangen op 13 januari 1994.

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 12 februari 1994.

Ter voldoening aan het ter zake bepaalde in de Grondwet,¹ de Raad van State gehoord, heb ik de eer U hierbij ter stilzwijgende goedkeuring achteraf over te leggen het op 11 augustus 1993 te Praag tot stand gekomen Verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Tsjechische Republiek inzake luchtdiensten tussen en via hun onderscheiden grondgebieden, met Bijlage (Trb. 1993, 127, 170 en 189).²

Een toelichtende nota bij het verdrag treft U eveneens hierbij aan.

De goedkeuring wordt alleen voor Nederland gevraagd.

De Minister van Buitenlandse Zaken
P. H. Kooijmans

¹ Art. 91, (1), add.art. XXI, (1)(b) G.W. en art. 62, (2), G.W. 1972.

² Ter inzage gelegd bij de afdeling Parlementaire Documentatie.

S-IZ

TOELICHTENDE NOTA

Het onderhavige verdrag strekt tot vervanging van het bestaande, op 1 september 1947 te Praag tot stand gekomen luchtvaartverdrag (Stb. I 404).

Zowel aan Nederlandse als aan Tsjechische kant bestond, in overeenstemming met de wijziging van het economisch bestel in Tsjechië, de wens een meer marktgericht verdrag tot stand te brengen die de aangewezen luchtvaartmaatschappijen zoveel mogelijk vrijheid geeft in te vliegen routes en daarbij uit te oefenen rechten. Deze opzet is geslaagd.

De Bijlage bij het verdrag in de eerste plaats geeft aan dat de aan te wijzen maatschappijen vanuit elk punt in Nederland naar elk punt in Tsjechië mogen vliegen en omgekeerd. Daarbij zullen zij binnen de tussen de luchtvaartautoriteiten overeen te komen capaciteitsafspraken ongehinderd passagiers en vracht kunnen opnemen en afzetten, ook tussen het andere land en punten die tussen de grondgebieden in Tsjechië en Nederland zijn gelegen.

Ook vijfde vrijheidsrechten voorbij het andere land, dat wil zeggen het recht passagiers en vracht te vervoeren tussen punten in het grondgebied van het andere land en voorbij dat land gelegen punten, is mogelijk zolang de maatschappij of maatschappijen van het andere land tussen die twee punten zelf geen passagiers vervoert of vervoeren. De Bijlage is gezien de inhoud ervan slechts van uitvoerende aard. Eventuele toekomstige wijzigingen van de Bijlage, die middels delegatie door het verdrag (artikel 16, vierde lid) door de luchtvaartautoriteiten van beide landen tot stand kunnen worden gebracht, behoeven derhalve ingevolge additioneel artikel XXI van de Grondwet juncto artikel 62, eerste lid, onder b, van de Grondwet naar de tekst van 1972, niet de goedkeuring van de Staten-Generaal, tenzij het parlement zich thans het recht tot goedkeuring daarvan voorbehoudt.

Het luchtvaartverdrag zelf bevat eveneens een element dat wijst op een open benadering van de commerciële mogelijkheden aan weerszijden: elk land heeft de gelegenheid meer dan één luchtvaartmaatschappij aan te wijzen om van de uitgewisselde rechten gebruik te laten maken. De Tsjechische autoriteiten gaven reeds te kennen dat meerdere maatschappijen aan hun kant geïnteresseerd waren in vluchten op Nederland. De aanwijzing geschiedt zoals internationaal gebruikelijk is door de overeenkomstsluitende Partijen (artikel 3). Aangezien het in de praktijk de luchtvaartautoriteiten zijn die toezicht houden op het gebruik van de verleende rechten, krijgen zij op grond van het verdrag de bevoegdheid om de verleende vergunning in te trekken of op te schorten.

Daarnaast bevat het verdrag een aantal gebruikelijke bepalingen ten aanzien van, achtereenvolgens, tarieven (artikel 5), vliegveiligheid (artikel 14) en geschillenbeslechting (artikel 17). In zekere zin bijzonder is tevens dat artikel 11 voorziet in de ongelimiteerde overmaking naar het eigen land van opbrengsten gerealiseerd in het andere land, hetgeen de convertibiliteit van de Tsjechische munteenheid (de kroon) veronderstelt.

De voor de KLM gunstige regeling van de capaciteitsverdeling, die de luchtvaartautoriteiten van beide landen in maart 1992 overeenkwamen, gaat in op het moment dat het verdrag van kracht wordt. Kort na de ondertekening van het verdrag bleek dat de Tsjechische luchtvaartautoriteiten het door de KLM voor de winterdienstregeling 1993/94 verzochte aantal vluchten niet goedkeurden, zolang het verdrag niet in werking was getreden. Aangezien de KLM op grond van het verdrag wel recht zou hebben op genoemde vluchten en aanzienlijke schade zou lijden door het uitblijven van goedkeuring door de Tsjechische autoriteiten, heeft de regering gebruik gemaakt van haar grondwettelijke bevoegdheid om in buitengewone gevallen een verdrag in werking te doen treden zonder

voorafgaande parlementaire goedkeuring (artikel 62, eerste lid, onder d, Grondwet 1972), en is op basis daarvan van Nederlandse zijde op 29 oktober 1993 de kennisgeving overeenkomstig artikel 22 van het verdrag gedaan. Aangezien van Tsjechische zijde een dergelijke kennisgeving reeds was gedaan is hierdoor het verdrag op 1 december 1993 in werking getreden. Derhalve wordt thans de goedkeuring van het verdrag achteraf gevraagd, met een beroep op het bepaalde in artikel 62, tweede lid, van de Grondwet naar de tekst van 1972.

Het verdrag is voor wat het Koninkrijk betreft, evenals het verdrag van 1947, alleen op Nederland van toepassing.

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

De Minister van Buitenlandse Zaken
P. H. Kooijmans