

Vergaderjaar 2022–2023

36 292

Overeenkomst inzake een gemeenschappelijke luchtvaartruimte tussen de Europese Unie en haar lidstaten, enerzijds en Oekraïne, anderzijds; Kiev, 12 oktober 2021

A/ Nr. 1

Ter griffie van de Eerste en van de Tweede Kamer der Staten-Generaal ontvangen op 26 januari 2023.

De wens dat het verdrag aan de uitdrukkelijke goedkeuring van de Staten-Generaal wordt onderworpen kan door of namens één van de 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 februari 2023.

BRIEF VAN DE MINISTER VAN BUITENLANDSE ZAKEN

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

Den Haag, 24 januari 2023

Overeenkomstig het bepaalde in artikel 2, eerste lid, en artikel 5, eerste lid, van de Rijkswet goedkeuring en bekendmaking verdragen, de Raad van State gehoord, heb ik de eer u hierbij ter stilzwijgende goedkeuring over te leggen de op 12 oktober 2021 te Kiev tot stand gekomen Overeenkomst inzake een gemeenschappelijke luchtvaartruimte tussen de Europese Unie en haar lidstaten, enerzijds en Oekraïne, anderzijds (Trb. 2021, 155).

Een toelichtende nota bij deze overeenkomst treft u eveneens hierbij aan.

De goedkeuring wordt voor het Europese deel van Nederland gevraagd.

De Minister van Buitenlandse Zaken,
W.B. Hoekstra

TOELICHTENDE NOTA

1. Inleiding

De luchtvaartrelatie tussen Nederland en Oekraïne is geregeld in de op 7 september 1993 te Kiev tot stand gekomen Overeenkomst tussen het Koninkrijk der Nederlanden en Oekraïne inzake luchtvaartdiensten (*Trb.* 1993, nr. 146) die op 1 augustus 1994 voor het Europese deel van Nederland in werking is getreden (*Trb.* 1994, nr. 151) (hierna: de bilaterale Overeenkomst). De bilaterale Overeenkomst is aangepast door de op 1 december 2005 te Kiev tot stand gekomen Overeenkomst tussen de Europese Gemeenschap en Oekraïne inzake bepaalde aspecten van luchtdiensten die op 13 oktober 2006 in werking is getreden (*Trb.* 2012, nr. 223) (hierna: de EG-Overeenkomst).¹

De Overeenkomst inzake een gemeenschappelijke luchtvaartruimte tussen de Europese Unie en haar lidstaten, enerzijds en Oekraïne, anderzijds (hierna: «de Overeenkomst») vervangt de betreffende bepalingen van het bestaande bilaterale regime tussen Nederland en Oekraïne, alsmede die van de overige bestaande bilaterale overeenkomsten tussen andere lidstaten van de Europese Unie en Oekraïne. Op grond van artikel 34, tweede lid, van de Overeenkomst blijven bestaande gunstiger afspraken op het gebied van eigendom, verkeersrechten, capaciteit, frequenties, type of verandering van luchtvaartuig, code-sharing en prijsstelling of bepalingen die niet onder de Overeenkomst vallen, van toepassing. Zowel de bilaterale Overeenkomst als de EG-Overeenkomst blijven dan ook van kracht.

De Overeenkomst vindt haar oorsprong in de machtiging van 12 december 2006 van de Raad van de Europese Unie aan de Europese Commissie om onderhandelingen te openen met Oekraïne over een gemeenschappelijke luchtvaartruimte. Naar aanleiding van de uitspraak van het Europese Hof van Justitie op 5 november 2002 in de zaken Commissie/Verenigd Koninkrijk (C-466/98)², Commissie/Denemarken (C-467/98)³, Commissie/Zweden (C-468/98)⁴, Commissie/Finland (C-469/98)⁵, Commissie/België (C-471/98)⁶, Commissie/Luxemburg (C-472/98)⁷, Commissie/Oostenrijk (C-475/98)⁸ en Commissie/Duitsland (C-476/98)⁹ is gebleken dat de Europese Commissie een aantal exclusieve bevoegdheden heeft met betrekking tot het externe luchtvaartbeleid, waaronder het reguleren van markttoegang voor luchtvaartmaatschappijen, de veiligheid van de luchtvaart, een deel van de beveiliging van de luchtvaart en de regulering van de mededinging. Tot de gedeelde bevoegdheden behoren naast een ander deel van de beveiliging, de milieu- en consumentenbescherming. De lidstaten van de Europese Unie zijn bevoegd ten aanzien van luchtverkeersrechten die met derde landen worden uitgewisseld, vastgelegd in bilaterale afspraken. Op basis van deze bevoegdheden heeft de Europese Commissie in haar mededeling «De ontwikkeling van een gemeenschappelijke luchtvaartruimte met Oekraïne» (COM (2005) 451) voorgesteld om onderhandelingen aan te gaan betreffende liberalisering van de luchtvaartmarkt en een uitgebreide open luchtvaartovereenkomst te sluiten tussen de

¹ *PbEU* 2006, L 211, p. 24–38.

² ECLI:EU:C:2002:624

³ ECLI:EU:C:2002:625

⁴ ECLI:EU:C:2002:626

⁵ ECLI:EU:C:2002:627

⁶ ECLI:EU:C:2002:628

⁷ ECLI:EU:C:2002:629

⁸ ECLI:EU:C:2002:630

⁹ ECLI:EU:C:2002:631

Europese Unie en haar lidstaten, enerzijds, en Oekraïne, anderzijds, waarbij ernaar gestreefd wordt markten te openen en samenwerking en/of harmonisering inzake regelgeving tot stand te brengen, met name op prioritaire gebieden als luchtvaartveiligheid, beveiliging, milieubescherming en toepassing van de mededingingsregels die gelijke en eerlijke kansen voor alle marktdeelnemers garanderen.¹⁰

2. De Overeenkomst

Met deze gemengde Overeenkomst wordt een regime van een zogeheten «*Open Aviation Area*» tot stand gebracht, waarmee onder nadere voorwaarden aan Oekraïense luchtvaartmaatschappijen wordt toegestaan om naar iedere plaats binnen de Europese Unie en aan luchtvaartmaatschappijen van de lidstaten van de Europese Unie om naar iedere plaats binnen Oekraïne te opereren. Met deze belangrijke uitbreiding van de wederzijdse markttoegang wordt beoogd de concurrentie tussen de Oekraïense luchtvaartmaatschappijen en luchthavens en die van de lidstaten van de Europese Unie te versterken. Tegelijkertijd dient een geliberaliseerde overeenkomst de belangen van consumenten en de luchtvaartsector en haar werknemers.

In de Overeenkomst wordt uitgegaan van een volledige «*Open Aviation Area*», welke gefaseerd ingevoerd wordt (bijlage III (*Overgangsbepalingen*) bij de Overeenkomst). Naarmate de nationale wetten en regels van Oekraïne meer in overeenstemming worden gebracht met de relevante toepasselijke eisen en normen met inbegrip van de geldende (en toekomstige) wet- en regelgeving binnen de Europese Unie zoals (zullen worden) weergegeven in Bijlage I bij de Overeenkomst, worden er meer verkeersrechten vrijgegeven totdat de «*Open Aviation Area*» volledig gerealiseerd is, inclusief het recht om passagiers in- en uit te schepen en vracht te laden en te lossen op bepaalde tussen- en verdergelegen punten en punten op het grondgebied van de andere partij, op een route die begint of eindigt in het eigen land (rechten van de vijfde vrijheid).

De Overeenkomst brengt niet alleen een «*Open Aviation Area*» tot stand, maar vormt ook een belangrijke basis voor harmonisatie tussen de Europese Unie en haar lidstaten en Oekraïne op verschillende terreinen van de luchtvaart die door de Overeenkomst bestreken worden, zoals mededinging en veiligheid, en de gebieden waarvoor een gedeelde bevoegdheid geldt, zoals beveiliging, sociale aspecten, milieu- en consumentenbescherming.

Voor Nederland en de Nederlandse luchtvaartsector is de Overeenkomst van belang omdat het huidige bilaterale luchtvaartregime met Oekraïne restrictief is ten aanzien van 1) het aantal aan te wijzen luchtvaartmaatschappijen, 2) de afspraken ten aanzien van vijfde vrijheidsvervoer en 3) de afspraken over commerciële mogelijkheden (o.a. code-sharing). De Overeenkomst biedt de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen meer mogelijkheden op het gebied van beschikbare frequenties en toegestane bestemmingen.

De Overeenkomst beslaat het gehele grondgebied van Oekraïne. Echter, mogelijk kan naleving van de Overeenkomst door Oekraïne in bepaalde gebieden waar het geen feitelijke rechtsmacht kan uitoefenen niet worden afgedwongen.

Sinds de annexatie van de Krim en de Oekraïense oblasten Donetsk, Loehansk, Cherson en Zaporizja door de Russische Federatie en de

¹⁰ [https://www.europarl.europa.eu/meetdocs/2004_2009/documents/com/com_com\(2005\)0451_/com_com\(2005\)0451_nl.pdf](https://www.europarl.europa.eu/meetdocs/2004_2009/documents/com/com_com(2005)0451_/com_com(2005)0451_nl.pdf)

daaropvolgende EU-sancties sinds respectievelijk 31 juli 2014 en 23 februari/6 oktober 2022 mogen Nederlandse luchtvaartmaatschappijen geen vluchten meer uitvoeren tussen Nederland en deze gebieden. In de weken voorafgaand aan de invasie van de Russische Federatie in Oekraïne op 24 februari 2022 besloten de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen om ook de vluchten naar de rest van Oekraïne voorlopig te staken. Oekraïne sloot zelf direct na de invasie zijn luchtruim vanwege een potentieel gevaar voor de burgerluchtvaart. Hierdoor vliegen er sindsdien geen Oekraïense luchtvaartmaatschappijen meer naar Nederland.

3. Een ieder verbindende bepalingen

De Overeenkomst betreft verplichtingen tussen staten, maar bevat naar het oordeel van de regering een ieder verbindende bepalingen in de zin van de artikelen 93 en 94 van de Grondwet, die aan de door Oekraïne aangewezen luchtvaartmaatschappijen rechtstreeks rechten toekennen of plichten opleggen. Het betreft artikel 17, aanhef en onder a en c (exploitatievergunning en technische vergunning) in combinatie met het recht van de lidstaten vervat in artikel 19, eerste lid, aanhef en onder a, c en e (weigering, intrekking, opschorting of beperking van exploitatievergunningen of technische vergunningen) en de gespecificeerde routes in Bijlage II, eerste lid, aanhef en onder b.

Verder worden aan de door de respectieve partijen aangewezen luchtvaartmaatschappijen rechtstreeks rechten toegekend of plichten opgelegd in artikel 4 (non-discriminatie), artikel 6 (naleving van wetten en regels), artikel 22, derde tot en met vijftiende lid (commerciële kansen), artikel 23, eerste en tweede lid, vierde en vijfde lid, zevende en achtste lid (douanerechten en belastingen), artikel 25, eerste lid (Prijstelling) en in Bijlage II, tweede tot en met zesde lid en in Bijlage III, afdeling 2, onder 1, onderdeel a.

4. Artikelsgewijze toelichting

Artikel 1 (Doelstellingen en werkingssfeer)

Dit artikel omschrijft het algemene doel van de Overeenkomst, de geleidelijke totstandbrenging van een gemeenschappelijke luchtvaartruimte gebaseerd op 1) vrije toegang tot de markt voor luchtvervoer en 2) gelijke mededingingsvoorwaarden.

Artikel 2 (Definities)

In dit artikel worden de in de Overeenkomst voorkomende, voor EU-luchtvaartverdragen gebruikelijke, begrippen omschreven.

Artikel 3 (Tenuitvoerlegging van de Overeenkomst)

Dit artikel bepaalt dat partijen alle maatregelen nemen om nakoming van de verplichtingen uit de Overeenkomst te verzekeren.

Artikel 4 (Non-discriminatie)

Dit artikel omschrijft het verbod op discriminatie op grond van nationaliteit.

Artikel 5 (Algemene beginselen van de regelgevende samenwerking)

Dit artikel omschrijft de wijzen waarop partijen samenwerken teneinde de eisen en normen van de in Bijlage I bij de Overeenkomst vermelde EU-besluiten geleidelijk op te nemen in Oekraïense wetgeving en ten uitvoer te leggen.

Artikel 6 (Naleving van wetten en regels)

In dit artikel wordt bepaald dat bij het vliegen met en de exploitatie van de luchtvaartuigen van de door een partij aangewezen luchtvaartmaatschappijen dient te worden voldaan aan de wetten, regels en voorschriften inzake binnenkomst in, verblijf op of vertrek uit het grondgebied van de andere partij en inzake de exploitatie en navigatie van de luchtvaartuigen. Dit geldt ook voor passagiers, bemanningen of vracht.

Artikel 7 (Veiligheid van de luchtvaart) en artikel 8 (Beveiliging van de luchtvaart)

De bepalingen over de veiligheid en beveiliging van de luchtvaart zijn neergelegd in artikel 7 en in artikel 8 van de Overeenkomst. Hierin zijn in het zevende lid van artikel 7 een procedure en een aanpak geregeld (inclusief de zogenaamde platforminspecties) indien een lidstaat van de Europese Unie of Oekraïne twijfels heeft over de wijze waarop de door de ICAO vastgestelde internationale veiligheidsnormen en beveiligingsstandaarden of de in Bijlage I, deel C, bij de Overeenkomst gespecificeerde eisen en normen inzake luchtvaartveiligheid door de andere partij worden nageleefd en gecontroleerd. Het negende lid van artikel 7 bepaalt dat bij gereede twijfel overleg kan plaatsvinden. Indien maatregelen uitblijven, biedt het tiende lid van artikel 7 en het vijfde, zevende en achtste lid van artikel 8 de mogelijkheid om onverwijld maatregelen te nemen of ingevolge het tiende en elfde lid van artikel 8 de exploitatievergunning in te houden, in te trekken, te beperken of daaraan voorwaarden te verbinden. Verder wordt verwezen naar de bepalingen in Document 30, Deel II van de «*European Civil Aviation Conference (ECAC)*» en de door de ICAO vastgestelde veiligheids- en beveiligingsstandaarden (de zogenaamde minimumnormen) die zijn vastgesteld overeenkomstig het op 7 december 1944 te Chicago tot stand gekomen Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart (*Stb.* 1947, H 165 en *Trb.* 1959, nr. 45) (Verdrag van Chicago), die voor zover van toepassing bij de wederzijdse luchtvaartbetrekkingen tussen lidstaten van de Europese Unie en Oekraïne in acht moeten worden genomen. Deze bepalingen worden onverkort gehandhaafd en toegepast bij de verlening van vergunningen. Het vierde lid van artikel 7 betreft de erkenning van de bewijzen van luchtwaardigheid, bekwaamheidscertificaten en exploitatievergunningen die ten minste gelijk moeten zijn aan de minimumnormen.

Artikel 9 (Luchtverkeersbeheer)

Dit artikel over de samenwerking op het gebied van luchtverkeersbeheer omschrijft de voorwaarden waaronder partijen handelen overeenkomstig hun wetgeving betreffende de eisen en normen inzake luchtverkeersbeheer zoals gespecificeerd in Bijlage I, deel B, bij de Overeenkomst. Verder bepaalt het vijfde lid dat het Gemengd Comité verantwoordelijk is voor het toezicht op en de facilitering van de samenwerking op het gebied van luchtverkeersbeheer.

Artikel 10 (Milieu)

In dit artikel wordt bepaald dat partijen alle passende maatregelen zullen nemen om het effect van de burgerluchtvaart op het milieu tot een minimum te beperken overeenkomstig hun rechten en plichten krachtens het internationale recht en de milieueisen en normen zoals gespecificeerd in Bijlage I, deel D, bij de Overeenkomst.

Artikel 11 (Consumentenbescherming)

Dit artikel bepaalt dat partijen handelen overeenkomstig de eisen en normen inzake consumentenbescherming zoals gespecificeerd in Bijlage I, deel F, bij de Overeenkomst en samenwerken bij de bescherming van consumentenrechten die uit de Overeenkomst voortvloeien.

Artikel 12 (Industriële samenwerking)

Dit artikel omschrijft de wijzen waarop de industriële samenwerking kan worden verbeterd. Het Gemengd Comité monitort en faciliteert die samenwerking.

Artikel 13 (Geautomatiseerde boekingsystemen)

In dit artikel zijn de afspraken over de vrije toegang door partijen van elkanders computer reserveringssysteem vastgelegd overeenkomstig de eisen en normen inzake geautomatiseerde boekingsystemen, zoals gespecificeerd in Bijlage I, deel G, bij de Overeenkomst.

Artikel 14 (Sociale aspecten)

Dit artikel bepaalt dat partijen handelen overeenkomstig de eisen en normen inzake aspecten op de gebieden van veiligheid, gezondheid en arbeidstijden van personeel in de burgerluchtvaart, zoals gespecificeerd in Bijlage I, deel E, bij de Overeenkomst.

Artikel 15 (Nieuwe wetgeving)

Voor zover het niet-discriminatiebeginsel in acht wordt genomen hebben partijen onder de voorwaarden genoemd in dit artikel het recht om eenzijdig nieuwe wetgeving op het gebied van luchtvervoer of op een in Bijlage I bij de Overeenkomst vermeld gebied aan te nemen of te wijzigen. Verder omschrijft het artikel de taken van het Gemengd Comité op dit gebied.

Artikel 16 (Verlening van rechten)

Dit artikel bepaalt dat de toegestane rechten voor de exploitatie van internationaal luchtvervoer door luchtvaartmaatschappijen van de ene partij omvatten het recht van overvlucht en technische landing en het recht om op het grondgebied van de andere partij te landen voor het, afzonderlijk of gecombineerd, ophalen of afzetten van passagiers en bagage, vracht en/of post. Deze laatste verkeersrechten zijn gekoppeld aan de in Bijlage II en III opgenomen overgangsbepalingen die zien op de overeenstemming van de Oekraïense wet- en regelgeving met de wet- en regelgeving van de Europese Unie. De rechten vallen alleen toe aan een luchtvaartmaatschappij die voldoet aan de in artikel 17 vervatte voorwaarden voor uitgifte van vergunningen. Tot het ogenblik waarop het Gemengd Comité het harmonisatieproces heeft geëvalueerd en goedgekeurd, hebben EU- en Oekraïense luchtvaartmaatschappijen niet het recht om vijfde vrijheidsoperaties uit te voeren op tussen- en verdergelegen

punten naar elkanders grondgebied. Alle verkeersrechten die al uit hoofde van een van de bilaterale verdragen tussen Oekraïne en de lidstaten van de Europese Unie zijn verleend, mogen verder worden uitgeoefend zolang geen onderscheid wordt gemaakt tussen luchtvaartmaatschappijen uit de Europese Unie op basis van nationaliteit (punt 1b) van Bijlage II). Dat wil zeggen dat een lidstaat bij het toewijzen van deze verkeersrechten, niet mag discrimineren tussen de onder het bilaterale verdrag aangewezen EU luchtvaartmaatschappijen. Hetzelfde geldt voor nieuwe rechten uit hoofde van bilaterale verdragen.

Artikel 17 (Exploitatievergunning en technische vergunning)

Dit artikel bepaalt dat aanvragen van luchtvaartmaatschappijen voor een exploitatievergunning of technische vergunning worden ingewilligd op voorwaarde dat voldaan wordt aan de voorwaarden van de in artikel 6 van de Overeenkomst omschreven wetten en regels voor de uitgifte van vergunningen en toelatingen en de bepalingen over de veiligheid en beveiliging van de luchtvaart die zijn neergelegd in artikel 7 en in artikel 8 van de Overeenkomst. Verder omschrijft het artikel de voorwaarden waaraan de luchtvaartmaatschappijen van partijen moeten voldoen om voor aanwijzing in aanmerking te komen. Verder dient in het geval van een luchtvaartmaatschappij uit Oekraïne de effectieve zeggenschap over de luchtvaartmaatschappij te berusten bij onderdanen van Oekraïne, de luchtvaartmaatschappij een Oekraïense vergunning te hebben en het hoofdkantoor in Oekraïne gevestigd te zijn. In het geval van een luchtvaartmaatschappij uit een lidstaat van de Europese Unie dient de effectieve zeggenschap te berusten bij onderdanen van een van de EU-partijen, IJsland, Liechtenstein, Noorwegen of Zwitserland, de luchtvaartmaatschappij over een vergunning van de EU te beschikken en dient het hoofdkantoor in een lidstaat gevestigd te zijn.

Artikel 18 (Wederzijdse erkenning van regelgevende vaststellingen inzake de draagkracht en nationaliteit van luchtvaartmaatschappijen)

Dit artikel bepaalt dat de bevoegde autoriteiten aanvragen voor vergunningen van een luchtvaartmaatschappij van de andere partij zonder nader onderzoek naar draagkracht of nationaliteit erkennen, tenzij er bezorgdheid is dat de in artikel 17 vermelde voorwaarden niet zijn nageleefd bij verlening van deze vergunningen.

Artikel 19 (Weigering, intrekking, opschorting of beperking van exploitatievergunningen of technische vergunningen)

Dit artikel bepaalt dat indien niet aan de vereisten voor vergunningverlening voldaan wordt, deze kunnen worden geweigerd, ingetrokken, opgeschort of beperkt, bijvoorbeeld als niet (langer) aan de vereisten voor eigendom wordt voldaan of de operaties niet (langer) plaatsvinden overeenkomstig de in de artikelen 6, 7 en 8 genoemde wetten, regels en voorschriften of als een partij overeenkomstig het vijfde lid van artikel 26 heeft vastgesteld dat niet is voldaan aan de mededingingsvoorwaarden. Tevens worden de voorwaarden vermeld waaronder de activiteiten op andere wijze kunnen worden opgeschort of beperkt.

Artikel 20 (Investerings in luchtvaartmaatschappijen)

Dit artikel bepaalt dat lidstaten van de Europese Unie en/of onderdanen wederzijds meerderheidseigenaar mogen zijn van of feitelijke zeggenschap mogen uitoefenen over luchtvaartmaatschappijen van de andere partij indien de voorwaarden in de Overeenkomst worden nageleefd.

Artikel 21 (Verbod op kwantitatieve beperkingen)

In dit artikel wordt bepaald dat partijen kwantitatieve beperkingen en alle maatregelen van gelijke werking op het overbrengen van uitrustingen, benodigdheden, reserveonderdelen en ander materieel in beginsel moeten verbieden, tenzij gerechtvaardigd en dit niet leidt tot discriminatie of een verkapte beperking van de handel tussen partijen.

Artikel 22 (Commerciële kansen)

Dit artikel omschrijft de commerciële mogelijkheden zoals het recht om op elkaars grondgebied kantoren te openen voor promotie en verkoop van luchtvervoer en aanverwante activiteiten, de mogelijkheid om eigen specialistisch personeel op het grondgebied van de andere partij binnen te brengen en te laten werken overeenkomstig de wetten en regels van de andere partij met betrekking tot toegang, verblijf en werk, het recht op eigen grondafhandeling (zelfafhandeling) of te kiezen voor concurrerende leveranciers, toewijzing van slots op luchthavens, het recht om luchtvervoer en bijbehorende diensten te verkopen op het grondgebied van de andere partij, het recht om lokale inkomsten om te wisselen in vrij converteerbare valuta en over te maken naar het eigen grondgebied of een land van haar keuze overeenkomstig de toepasselijke wetgeving, alsmede het recht samenwerkingsregelingen met andere luchtvaartmaatschappijen te sluiten en zelf of door middel van andere aanbieders intermodale vrachtvervoersdiensten te verrichten tegen een allesomvattende prijs. Voorts bevat het artikel een bepaling over het leasen van luchtvaartuigen met of zonder bemanning van een andere luchtvaartmaatschappij inclusief die van derde landen (wet-leasing) en het recht onder voorwaarden die volgens de wetten en regeling die partijen op overeenkomsten toepassen, franchising, branding en commerciële concessieregelingen te treffen met ondernemingen inclusief luchtvaartmaatschappijen van beide partijen en derde landen. Tot slot bevat het artikel het recht om nachtelijke stops te maken op luchthavens van de andere partij. Het Gemengd Comité ontwikkelt een proces van samenwerking voor wat bedrijfsvoering en commerciële kansen betreft.

Artikel 23 (Douanerechten en belastingen)

Dit artikel bepaalt dat luchtvaartuigen van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen die onder de Overeenkomst opereren, alsmede de normale uitrustingsstukken, reserveonderdelen, voorraden brandstof en smeermiddelen en boordproviand van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen, op basis van wederkerigheid en krachtens de toepasselijke wetgeving, worden vrijgesteld van invoerbeperkingen, eigendomsbelastingen en heffingen op activa, douanerechten, accijnzen en soortgelijke vergoedingen en rechten. Dit geldt ook voor alle belastingen, heffingen, kosten en lasten, op het grondgebied van de andere partij, op voorwaarde dat de normale uitrustingsstukken en boordproviand onder toezicht of zeggenschap van de bevoegde autoriteiten blijven totdat ze opnieuw worden uitgevoerd of worden verwijderd. Het derde lid bepaalt dat een partij belastingen, heffingen, taksen of vergoedingen in rekening kan brengen voor brandstof die op haar grondgebied op niet-discriminerende basis wordt geleverd. De vrijstelling geldt ingevolge het zevende lid ook voor bagage en vracht in directe transit. Het negende lid van het artikel bepaalt dat de overeenkomst, behalve wat de omzetbelasting op invoer betreft, geen gevolgen heeft voor belastingen over toegevoegde waarde

noch de bepalingen van een tussen een lidstaat en Oekraïne toepasselijk verdrag inzake het vermijden van dubbele belasting op inkomsten.¹¹

Artikel 24 (Gebruikersheffingen voor luchthavens en luchthavenvoorzieningen en -diensten)

In dit artikel wordt overeengekomen dat de gebruikersheffingen correct, redelijk, niet ten onrechte discriminerend en billijk verdeeld moeten worden over alle categorieën gebruikers van de desbetreffende luchthavens of luchthavensystemen. De heffingen die aan luchtvaartmaatschappijen van de andere partij worden opgelegd mogen niet minder gunstig zijn dan de gunstigste voorwaarden die iedere andere luchtvaartmaatschappij kan verkrijgen op het tijdstip dat de heffingen worden opgelegd. De bevoegde heffingsautoriteiten of -organen moeten de gebruikers binnen een redelijke termijn in kennis stellen van ieder voorstel tot wijziging van gebruikersheffingen.

Artikel 25 (Prijstelling)

Dit artikel bepaalt dat aangewezen luchtvaartmaatschappijen de prijzen vrij kunnen vaststellen op basis van vrije en eerlijke mededingen en dat de prijzen niet hoeven te worden aangemeld. Ook wordt bepaald onder welke voorwaarden de partijen kunnen interveniëren.

Artikel 26 (Mededinging)

Dit artikel verklaart titel IV van de Associatieovereenkomst¹² van toepassing, tenzij in de Overeenkomst specifiekere regels inzake mededinging en staatssteun voor luchtvervoer zijn opgenomen. Verder bepaalt het artikel dat partijen streven naar een eerlijk en concurrerend klimaat voor de exploitatie van luchtdiensten. Op basis van het vijfde lid van dit artikel worden passende en proportionele maatregelen genomen in geval van staatssteun en subsidie die de eerlijke en gelijke mededingingskansen van de luchtvaartmaatschappijen negatief beïnvloeden. Het toepassingsgebied en de duur van die maatregelen moeten beperkt blijven tot hetgeen strikt noodzakelijk is. De maatregelen op grond van dit artikel mogen geen afbreuk doen aan maatregelen die door de exclusief bevoegde mededingingsautoriteiten zijn genomen bij het handhaven van de mededingingswetgeving.

Artikel 27 (Statistieken)

Dit artikel voorziet in de mogelijkheid dat partijen elkaar statistische en op verzoek andere informatie te verstrekken.

Artikel 28 (Interpretatie en handhaving)

Dit artikel bepaalt dat partijen alle passende maatregelen nemen om de verplichtingen uit de Overeenkomst na te leven. De partijen verstrekken elkaar informatie en bijstand bij onderzoeken naar mogelijke inbreuken op bepalingen van de Overeenkomst.

¹¹ Het op 24 oktober 1995 te Kiev tot stand gekomen Verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en Oekraïne tot het vermijden van dubbele belasting en het voorkomen van het ontgaan van belasting met betrekking tot belastingen naar het inkomen en naar het vermogen (*Trb.* 1995, nr. 285), zoals gewijzigd bij het op 2 maart 2018 te 's-Gravenhage tot stand gekomen Protocol tot wijziging (*Trb.* 2018, nr. 4).

¹² De op 17 juni 2014 in Brussel tot stand gekomen Associatieovereenkomst tussen de Europese Unie en de Europese Gemeenschap voor Atoomenergie en hun lidstaten, enerzijds, en Oekraïne, anderzijds (*Trb.* 2014, nr. 160).

Artikel 29 (Gemengd Comité)

Ter evaluatie van de handhaving alsmede interpretatie van de Overeenkomst is een gemengd comité ingesteld. Het gemengd comité komt minstens eenmaal per jaar bijeen en werkt op basis van consensus. De beslissingen zijn bindend voor partijen. Als het gemengd comité binnen zes maanden na doorverwijzing geen beslissing heeft genomen kunnen partijen in overeenstemming met artikel 31 van de Overeenkomst passende en tijdelijke vrijwaringsmaatregelen nemen. Tot slot benoemt het artikel de gebieden waarop het gemengd comité samenwerking tussen partijen ontwikkelt.

Artikel 30 (Geschillenbeslechting en arbitrage)

Dit artikel voorziet in de mogelijkheid van geschillenbeslechting en arbitrage in het geval tussen partijen een geschil over uitlegging of toepassing van de Overeenkomst ontstaat. Indien deze niet worden opgelost via formeel overleg in het gemengd comité dan kan het geschil worden doorverwezen naar een scheidsgerecht dat beslissingen met consensus dan wel bij meerderheid van stemmen neemt en waarvan de beslissing bindend is voor de betrokken partijen.

Artikel 31 (Vrijwaringmaatregelen)

Dit artikel omschrijft de passende vrijwaringsmaatregelen die een partij kan nemen indien zij van oordeel is dat een andere partij nagelaten heeft een verplichting uit de Overeenkomst na te leven. De maatregelen worden opgeschort zodra de in gebreke blijvende partij voldoet aan de bepalingen van de Overeenkomst.

Artikel 32 (Openbaarmaking van informatie)

Dit artikel voorziet in een geheimhoudingsplicht ten aanzien van veiligheid en commerciële informatie.

Artikel 33 (Overgangsbepalingen)

Dit artikel ziet op de in de in Bijlage III bij de Overkomst opgenomen overgangsregelingen.

Artikel 34 (Verhouding tot andere overeenkomsten en/of regelingen)

Dit artikel behandelt het verband tussen de Overeenkomst en de reeds bestaande bilaterale overeenkomsten tussen Oekraïne en de lidstaten van de Europese Unie, evenals de verhouding met andere overeenkomsten en/of regelingen, zoals besluiten van internationale organisaties, met name van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO). Zoals in punt 1 inleiding van deze toelichtende nota is vermeld blijven zowel de EG Overeenkomst als de specifieke bepalingen in bilaterale overeenkomsten die gunstiger zijn of niet onder de Overeenkomst vallen, gelden, op voorwaarde dat geen sprake is van discriminatie tussen lidstaten van de Europese Unie en hun onderdanen.

Artikel 35 (Financiële bepalingen)

Dit artikel ziet op het toewijzen van financiële middelen door partijen voor de tenuitvoerlegging van de Overeenkomst op hun grondgebieden.

Artikelen 36–40 (Procedurele bepalingen)

De artikelen 36 tot en met 40 bevatten louter procedurele standaardbepalingen met betrekking tot onder meer wijzigingen (artikel 36), beëindiging (artikel 37), inwerkingtreding en voorlopige toepassing (artikel 38) (zie ook paragraaf 6 van deze toelichting), registratie bij de ICAO en het secretariaat van de Verenigde Naties (artikel 39) en authentieke teksten (artikel 40).

5. Bijlagen

De zeven Bijlagen vormen een integrerend onderdeel van de Overeenkomst.

Bijlage I geeft een opsomming van de huidige geldende wet- en regelgeving in de Europese Unie op het gebied van markttoegang en bijbehorende kwesties, luchtverkeersbeheer, veiligheid van de luchtvaart, milieu, sociale aspecten, consumentenbescherming, geautomatiseerde boekingsystemen en overige wetgeving.

Bijlage II specificceert de overeengekomen diensten en routes en bevat bepalingen over frequentie, capaciteit en codesharingregelingen.

Bijlage III beschrijft het stappenplan waarbij de beschikbaarheid van rechten wordt gekoppeld aan de mate van overeenstemming van de Oekraïense wet- en regelgeving met de in de Europese Unie geldende wet- en regelgeving op het gebied van burgerluchtvaart.

Bijlage IV bevat een lijst met de certificaten waar in Bijlage III naar verwezen wordt.

Bijlage V vermeldt de landen die geen lidstaat zijn van de Europese Unie en waarnaar wordt verwezen in artikel 17, 19 en 22 van de Overeenkomst en in Bijlagen II en III daarbij.

Bijlage VI beschrijft enkele procedureregels over de betrokkenheid van Oekraïne bij comités, de status van waarnemer in het EASA, de samenwerking en uitwisseling van informatie en het gebruik van talen.

Bijlage VII zet criteria uiteen waarnaar in het vierde lid van artikel 26 van de Overeenkomst verwezen wordt.

De Bijlagen zijn aan te merken als uitvoerend van aard. Verdragen tot wijziging van de Bijlagen behoeven, als en voor zover zij vallen onder de exclusieve bevoegdheid van de lidstaten van de Europese Unie, op grond van artikel 7, onderdeel f, van de Rijkswet goedkeuring en bekendmaking verdragen geen parlementaire goedkeuring, tenzij de Staten-Generaal zich thans het recht terzake voorbehouden.

6. Voorlopige toepassing

In de Overeenkomst is in het derde lid van artikel 38 een bepaling over de voorlopige toepassing opgenomen. Daarin is bepaald dat alle partijen hun interne procedures die daarvoor vereist zijn, moeten hebben afgerond.

Nederland zal een verklaring afleggen waarin de intentie kenbaar wordt gemaakt de Overeenkomst voorlopig toe te passen, zodat voorlopige toepassing mogelijk wordt wanneer alle partijen hun interne procedures daartoe zullen hebben doorlopen.

7. Koninkrijkspositie

De Overeenkomst geldt waar het de EU-partij betreft ingevolge artikel 2, aanhef en dertigste lid voor het landoppervlak (vasteland en eilanden), de binnenwateren en de territoriale zee waarop het Verdrag betreffende de Europese Unie (VEU) en het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU) van toepassing zijn. Hieruit volgt dat de Overeenkomst alleen geldt voor het Europese deel van Nederland en er geen sprake kan zijn van medegelding van de Overeenkomst voor het

Caribische deel van het Koninkrijk. De Overeenkomst zal dan ook voor wat het Koninkrijk betreft, evenals de bilaterale Overeenkomst van 7 september 1993, alleen voor het Europese deel van Nederland gelden. Tijdens het overlegkader met alle landen van het Koninkrijk met betrekking tot luchtvaartangelegenheden, dat als uitvloeisel van artikel 37, eerste lid en tweede lid, onder f, van het Statuut voor het Koninkrijk is opgericht, hebben de overige landen van het Koninkrijk (Aruba, Curaçao en Sint Maarten) niet aangegeven met de luchtvaartautoriteiten van Oekraïne in onderhandeling te willen treden over een verdrag inzake luchtdiensten met Oekraïne.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
M.G.J. Harbers

De Minister van Buitenlandse Zaken,
W.B. Hoekstra