

Vergaderjaar 2011–2012

33 191

Goedkeuring van het op 2 december 2010 te Brussel tot stand gekomen Verdrag betreffende de oprichting van het Functioneel Luchtruimblok «Europe Central» tussen de Bondsrepubliek Duitsland, het Koninkrijk België, de Republiek Frankrijk, het Groothertogdom Luxemburg, het Koninkrijk der Nederlanden en de Zwitserse Bondsstaat (Trb. 2011, 27) en wijziging van de Wet luchtvaart ter uitvoering van verordening (EG) nr. 1070/2009 van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 21 oktober 2009 tot wijziging van verordeningen (EG) nr. 549/2004, (EG) nr. 550/2004, (EG) nr. 551/2004 en (EG) nr. 552/2004 teneinde de prestaties en de duurzaamheid van het Europese luchtvaartstelsel te verbeteren (PbEU 2009 L 300)

Nr. 3

MEMORIE VAN TOELICHTING¹

ARTIKEL I

HOOFDSTUK I ALGEMEEN

1. Inleiding

Dit wetsvoorstel houdt verband met de afspraak binnen de Europese Unie om in Europa gemeenschappelijke luchtruimblokken te creëren. Deze afspraak betreft de totstandkoming van een gemeenschappelijk Europees luchtruim met als doel het vrije verkeer van goederen, personen en diensten binnen de Europese Unie te vergemakkelijken. Om dit doel te bereiken dienen de prestaties van het Europees luchtvaartstelsel op een aantal terreinen te verbeteren. Het gaat hierbij om veiligheid, milieu, kostenefficiëntie, capaciteit en civiel-militaire samenwerking. De basis voor de verbeteringen wordt gelegd in de Single European Sky II (SES II)-regelgeving van de Europese Unie (verordening (EG) nr. 1070/2009 van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 21 oktober 2009 tot wijziging van verordeningen (EG) nr. 549/2004, (EG) nr. 550/2004, (EG) nr. 551/2004 en (EG) nr. 552/2004 teneinde de prestaties en de duurzaamheid van het Europese luchtvaartstelsel te verbeteren (PbEU 2009 L 300)). Hierin speelt de oprichting van een functioneel luchtruimblok (FAB) ten behoeve van een efficiënte

¹ Het in het opschrift genoemde Tractatenblad 2011, nr. 27 is ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

indeling van het luchtruim ongeacht staatsgrenzen, een cruciale rol. Deze FAB richt zich tot alle luchtruimgebruikers en omvat zowel de burgerluchtvaart als de militaire luchtvaart. Daarmee gaan de verdragsluitende staten verder dan de verplichtingen in de Single European Sky regelgeving, om zodoende met de efficiëntieverbeteringen een optimaal effect teweeg te brengen.

Dit doel wordt bereikt door de totstandkoming op 2 december 2010 van het Verdrag betreffende de oprichting van het Functioneel Luchtruimblok «Europe Central» tussen de Bondsrepubliek Duitsland, het Koninkrijk België, de Republiek Frankrijk, het Groothertogdom Luxemburg, het Koninkrijk der Nederlanden en de Zwitserse Bondsstaat (hierna te noemen «het FABEC-verdrag» of «het Verdrag»; Trb. 2011, 27).

Het wetsvoorstel strekt tot implementatie van de SES II-regelgeving, goedkeuring van het daarmee verbonden FABEC-verdrag en machtiging van de regering om besluiten van de bij het verdrag ingestelde FABEC-Raad niet ter goedkeuring aan de Staten-Generaal voor te leggen.

Zoals hierboven al aangegeven, richt het FABEC-verdrag het functioneel luchtruimblok «Europe Central» (FABEC) op, een verplichting die rechtstreeks voortvloeit uit de SES II-regelgeving. De oprichting van een FAB is derhalve een Europeesrechtelijke verplichting en het FABEC-verdrag een nadere invulling van deze verplichting. Voor de implementatie van SES II is – net als bij het eerste Single European Sky-pakket – uitvoeringswetgeving in formele zin vereist, namelijk een wijziging van de Wet luchtvaart. De bepalingen van het FABEC-verdrag die voor uitvoeringswetgeving in formele zin in aanmerking komen, staan dus niet op zichzelf, maar vloeien rechtstreeks voort uit de SES II-regelgeving. In die zin is voor de uitvoering van het verdrag wel wetgeving nodig en kan FABEC slechts functioneren bij gelijktijdige implementatie van de SES II-regelgeving. Daarmee wordt uitdrukkelijke goedkeuring van het verdrag nodig, waarbij de goedkeuring van het FABEC-verdrag en de implementatie van de SES II-regelgeving worden samengevoegd en in één wetsvoorstel worden ingediend. Het in één wetsvoorstel opnemen van de goedkeuring van het FABEC-verdrag en de implementatie van de SES II-regelgeving is derhalve het gevolg van de band tussen het FABEC-verdrag en de SES II-regelgeving en heeft bovendien als voordeel dat het geheel in één samenhangende procedure in het parlement wordt behandeld.

2. Het Verdrag

Het Verdrag vloeit voort uit de Europese verordeningen betreffende het gemeenschappelijk Europees luchtruim, te weten de op 10 maart 2004 tot stand gekomen verordeningen van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie (EG) nr. 549/2004 tot en met (EG) nr. 552/2004 (PbEU 2004 L 96), gewijzigd bij voornoemde verordening van 21 oktober 2009, alsmede op deze verordeningen gebaseerde uitvoeringsverordeningen van de Europese Commissie.

Naast vijf lidstaten van de Europese Unie is ook Zwitserland partij bij het Verdrag. Voornoemde verordeningen zijn niet rechtstreeks van toepassing in Zwitserland. Echter, de op 21 juni 1999 te Luxemburg tot stand gekomen Overeenkomst tussen de Europese Gemeenschap en de Zwitserse Bondsstaat inzake luchtvervoer (PbEU 2002 L 114) regelt dat Europese regelgeving met betrekking tot de luchtvaart ook in Zwitserland wordt toegepast.

De Europese verordeningen betreffende het gemeenschappelijk Europees luchtruim hebben geen betrekking op militaire operaties en oefeningen. Voor het welslagen van FABEC is betrokkenheid van de militaire luchtvaart niettemin van groot belang. Militaire luchtruimgebruikers bevinden zich in hetzelfde luchtruim. FABEC biedt de militaire luchtvaart kansen zoals grotere oefengebieden en mogelijkheden om de doelmatigheid van militaire oefenmissies te verbeteren. Daarom hebben de Verdragsluitende Staten ervoor gekozen om ook militaire trainingsactiviteiten en civiel-militaire samenwerking in het Verdrag op te nemen. Samenwerking op die terreinen zal geen afbreuk doen aan de soevereine veiligheids- en militaire belangen van de Verdragsluitende Staten. De verhouding tussen de bevoegdheid van de Europese Unie op het gebied van burgerluchtvaart en de afwezigheid van een EU-bevoegdheid ten aanzien van de militaire luchtvaart is verder weergegeven in de Verklaring van de lidstaten over militaire kwesties die verband houden met het gemeenschappelijk Europees luchtruim, die tegelijkertijd met de verordeningen in 2004 door de lidstaten is aangenomen (PbEU 2004 L 96). In de Verklaring geven de lidstaten aan dat zij voor de ontwikkeling van het gemeenschappelijke Europees luchtruim de samenwerking tussen de civiele en militaire autoriteiten zullen versterken voor zover alle betrokken EU-lidstaten dit nodig achten.

Op 18 september 2008 hebben de Verdragsluitende Staten de Haalbaarheidsstudie betreffende het functioneel luchtruimblok «Europe Central» (FABEC) gepresenteerd. Dit is op 18 november 2008 gevolgd door de Gezamenlijke Intentieverklaring voor het creëren van een functioneel luchtruimblok «Europe Central». De Tweede Kamer werd terzake geïnformeerd bij brief van 19 november 2008 van de Minister van Verkeer en Waterstaat, mede namens de Staatssecretaris van Defensie (Kamerstukken II 2008/2009, 29 665, nr. 111).

De Europese verordeningen betreffende het gemeenschappelijk Europees luchtruim verplichten de lidstaten van de Europese Unie om voor 4 december 2012 functionele luchtruimblokken op te richten. België, Duitsland, Frankrijk, Luxemburg, Nederland en Zwitserland geven met dit Verdrag waarmee het FABEC wordt opgericht, uitvoering aan deze verplichting. Het FABEC beslaat het luchtruim boven het grondgebied van de Verdragsluitende Staten, alsmede het luchtruim dat onder hun verantwoordelijkheid valt, in overeenstemming met de regels van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO). Met de oprichting van het FABEC hebben de Verdragsluitende Staten tot doel in hun luchtruim optimale prestaties te bereiken op het gebied van veiligheid, ecologische duurzaamheid, vluchtefficiëntie, capaciteit, kostenefficiëntie en voor wat betreft militaire missies de doeltreffendheid. Dit moet worden bereikt door middel van prestatiebesturing, een efficiënte inrichting van het luchtruim onafhankelijk van landsgrenzen en gebaseerd op verkeersstromen, een nauwere civiel-militaire samenwerking en een verbeterde organisatie van en samenwerking tussen de luchtvaartnavigatiediensten. Dit laatste houdt verband met de toenemende grensoverschrijdende verlening van luchtvaartnavigatiediensten.

Het Verdrag richt niet alleen het FABEC op, maar ook de FABEC-Raad voor het bestuur ervan. Deze Raad, bestaande uit een civiele en militaire vertegenwoordiger van elke Verdragsluitende Staat, neemt besluiten op een aantal voorgeschreven terreinen. Teneinde de verplichtingen krachtens het Verdrag na te komen, verbinden de Verdragsluitende Staten zich ertoe de besluiten van de FABEC-Raad uit te voeren en de eventueel benodigde nationale regels en procedures in te stellen.

Voor Nederland, met luchthaven Schiphol als mainport en een zeer druk gebruikt luchtruim waar veel en veel verschillende soorten vliegbewegingen plaatsvinden, is het Verdrag tot oprichting van het FABEC van groot belang. Het Nederlandse luchtruim is te klein om aan alle eisen van de Nederlandse luchtvaartsector te voldoen en om tot een substantiële verbetering van de prestaties op de bovengenoemde terreinen te kunnen komen. Om deze reden is een internationale aanpak wenselijk. Met haar grensoverschrijdende benadering van het luchtruim van de Verdragssluitende Staten worden met dit Verdrag stappen gezet naar optimalisatie van het luchtruimgebruik.

3. Koninkrijkspositie

Het onderhavige Verdrag zal voor wat het Koninkrijk betreft alleen voor het Europese deel van Nederland gelden, waartoe de reikwijdte van het Verdrag zich beperkt.

HOOFDSTUK II ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING OP HET VERDRAG

Artikel 1

In artikel 1 wordt allereerst gesteld dat, tenzij anders is bepaald, de in het Verdrag gebruikte termen de betekenis hebben die eraan in de Europese verordeningen betreffende het gemeenschappelijk Europees luchtruim wordt toegekend. Door aan te sluiten bij reeds bestaande definities wordt herhaling voorkomen en blijft de aansluiting met de terminologie in de Europese verordeningen verzekerd. Vervolgens geeft artikel 1 een aantal definities dat niet voorkomt in de voornoemde verordeningen. Een voorbeeld hiervan is de in onderdeel b beschreven definitie van «betreffende luchtruim», waarmee het luchtruim wordt bedoeld dat zich boven het grondgebied van de Verdragssluitende Staten bevindt, alsmede het luchtruim dat op grond van afspraken gemaakt binnen ICAO onder de verantwoordelijkheid van de Verdragssluitende Staten valt.

Artikel 2

Dit artikel vermeldt het onderwerp van het Verdrag. Met het Verdrag wordt het FABEC alsmede de FABEC-Raad voor het bestuur ervan opgericht. De oprichting van het functionele luchtrumblok is een verplichting op grond van artikel 9 bis van de gewijzigde verordening (EG) 550/2004 betreffende de verlening van luchtvaartnavigatiediensten in het gemeenschappelijk Europees luchtruim. Ook stelt artikel 2 dat er met het Verdrag geen internationale organisatie met internationale rechtspersoonlijkheid wordt opgericht. De FABEC-Raad moet om die reden worden gezien als een gremium voor overleg tussen en gezamenlijke besluitvorming door de Verdragssluitende Staten. Aangezien een daadkrachtig bestuur essentieel is voor het functioneren van het FABEC staat het onderwerp bestuur reeds in dit artikel genoemd.

Artikel 3

Artikel 3 geeft een opsomming van de geografische reikwijdte van het Verdrag. Uit het eerste lid volgt dat het hierbij gaat om de vluchtinformatiegebieden (FIR) en hogere informatiegebieden (UIR) van de Verdragssluitende Staten. Voor Nederland is dit het FIR Amsterdam.

Al deze FIR's en UIR's vormen samen het betreffende luchtruim waarop het Verdrag van toepassing is. Zoals uit de definitie volgt, omvat dit het luchtruim boven het grondgebied van de Verdragssluitende Staten en luchtruim dat onder hun verantwoordelijkheid valt, in overeenstemming

met de regels van ICAO. Zo bestaat het FIR Amsterdam uit het luchtruim boven het grondgebied van Nederland en uit het luchtruim boven de volle zee waar Nederland verantwoordelijk is voor luchtverkeersdienstverlening. De Verdragsluitende Staten kunnen hiermee geen luchtruim aan FABEC onttrekken. Verder stelt dit artikel dat, voor wat betreft de Republiek Frankrijk en het Koninkrijk der Nederlanden, het Verdrag enkel betrekking heeft op het grondgebied in Europa.

Artikel 4

Dit artikel gaat in op de soevereiniteit van de Verdragsluitende Staten. In het geval een FIR of UIR zich uitstrekt tot in het luchtruim boven het grondgebied van een andere Verdragsluitende Staat, heeft dit geen gevolgen voor de soevereiniteit van de betreffende Verdragsluitende Staat in dit gedeelte van zijn luchtruim. Dit komt overeen met het algemeen aanvaarde beginsel uit artikel 1 van het op 7 december 1944 te Chicago tot stand gekomen Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart van 7 december 1944 (Verdrag van Chicago; zie laatstelijk Trb. 2010, 259). De Verdragsluitende Staten zijn soeverein in het luchtruim boven hun grondgebied. Het Verdrag zal krachtens het tweede lid van artikel 4 geen afbreuk doen aan de soevereine bevoegdheden van de Verdragsluitende Staten met betrekking tot hun veiligheids- en militaire belangen.

Artikel 5

In artikel 5 wordt aandacht besteed aan staatsluchtvaartuigen. Hierbij wordt artikel 3, onderdeel c, van het Verdrag van Chicago uitdrukkelijk van toepassing verklaard. Hierin staat vermeld dat staatsluchtvaartuigen niet zonder toestemming boven het grondgebied van een andere staat mogen vliegen of op dit grondgebied mogen landen. Tevens streven de Verdragsluitende Staten naar het instellen van een vereenvoudigde procedure voor diplomatieke klaring of speciale toestemming voor militaire trainingsactiviteiten binnen het betreffende luchtruim. Hiermee wordt bedoeld op het faciliteren van militaire vliegbewegingen in grensoverschrijdende oefengebieden in het luchtruim binnen het FABEC.

Artikel 6

Artikel 6 somt de doelstellingen van het Verdrag op. Het FABEC heeft tot doel tot optimale prestaties te komen met betrekking tot veiligheid, ecologische duurzaamheid, capaciteit, kosten- en vluchtefficiëntie, en, voor wat betreft militaire missies, de doeltreffendheid. Deze optimale prestaties worden bereikt door middel van de inrichting van het luchtruim en de organisatie van de luchtverkeersbeveiliging in dit luchtruim, ongeacht de bestaande landsgrenzen.

Artikel 7

In dit artikel wordt ingegaan op de wijze waarop de doelstellingen van het FABEC zullen worden bereikt. De Verdragsluitende Staten verbinden zich op grond van het eerste lid ertoe om op een aantal deelgebieden, genoemd in de onderdelen a tot en met h, samen te werken en passende maatregelen te nemen. Dit gebeurt in overeenstemming met hun nationale procedures. Aan elk van de deelgebieden wordt een hoofdstuk van het Verdrag gewijd.

Het tweede lid stelt dat, omdat de beslissingen van de FABEC-Raad geen rechtstreekse werking hebben, de Verdragsluitende Staten deze beslissingen zullen uitvoeren en zich ertoe verbinden de benodigde nationale regels en procedures in te stellen. Voorzover datgene wat in de FABEC-Raad wordt overeengekomen krachtens de bevoegdheden die

terzake aan de Raad op grond van artikel 22, tweede lid, van het Verdrag zijn gedelegeerd, volkenrechtelijke rechten en verplichtingen voor de Verdragsluitende Staten in het leven roept, kunnen de betreffende beslissingen worden beschouwd als uitvoeringsbesluiten van een door het Verdrag aangewezen instantie, zonder dat die instantie kan worden aangemerkt als een volkenrechtelijke organisatie in de zin van de Grondwet. De beslissingen die de FABEC-Raad neemt ter uitvoering van artikel 22, tweede lid, zijn immers van technische aard. Zie ook Hoofdstuk III van artikel I van deze memorie van toelichting.

Artikel 8

Ingevolge artikel 8 zorgen de Verdragsluitende Staten gezamenlijk voor het ontwerp en het beheer van het luchtruim binnen het FABEC, alsmede voor de gecoördineerde regeling van luchtverkeersstromen en -capaciteit. Het ontwerp van het FABEC-luchtruim is een verantwoordelijkheid van de Verdragsluitende Staten, terwijl het beheer van dit luchtruim en de coördinatie inzake het luchtverkeer onder de verantwoordelijkheid van de luchtvaartnavigatiediensten vallen. Het tweede lid vermeldt meer specifiek voor onder meer welke taken de Verdragsluitende Staten zorg zullen dragen. Hierbij gaat het met name om de ontwikkeling van een gemeenschappelijk luchtruimbeleid, de inrichting en de structuur van het betreffende luchtruim en de gecoördineerde instelling van grensoverschrijdende oefengebieden. Alle in artikel 8 vermelde taken zijn van groot belang voor het scheppen van een gezamenlijk luchtruim binnen het FABEC. Het Verdrag voorziet in artikel 25 in de oprichting van het Luchtruimcomité. Dit comité ondersteunt de FABEC-Raad bij de tenuitvoerlegging van artikel 8.

Artikel 9

Dit artikel houdt verband met de verplichtingen van de Verdragsluitende Staten die voortvloeien uit verordening (EG) nr. 2150/2005 van de Commissie van de Europese Gemeenschappen van 23 december 2005 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels voor een flexibel gebruik van het luchtruim (PbEU 2005 L 342). Het eerste lid van het artikel is afgeleid van een van de beginselen van het flexibel gebruik van het luchtruim, zoals neergelegd in artikel 3, onderdeel d, van voornoemde verordening. Op grond van het tweede lid van artikel 9 worden gemeenschappelijke afspraken en procedures overeengekomen tussen de civiele en militaire verleners van luchtverkeersdiensten met betrekking tot het flexibel gebruik van het luchtruim. Leden 3 tot en met 5 maken bij de coördinatie tussen civiele en militaire autoriteiten een onderscheid tussen het strategische, pre-tactische en tactische niveau en sluiten daarmee aan bij verordening (EG) nr. 2150/2005. De FABEC-Raad wordt ook bij de tenuitvoerlegging van dit artikel bijgestaan door het Luchtruimcomité.

Artikel 10

Om de doelstelling van het FABEC te realiseren, verbinden de Verdragsluitende Staten zich ertoe om de voor het FABEC relevante materiële regels en procedures te harmoniseren. Het gaat hierbij niet om het harmoniseren van regels van internationaal privaatrecht, maar om technisch-operationele regels en procedures op het gebied van bijvoorbeeld luchtruimclassificatie of luchtruimindeling. Het vierde lid van artikel 10 geeft uitvoering aan artikel 4 van de eerdergenoemde verordening (EG) nr. 551/2004 («de luchtruimverordening») en verordening (EG) nr. 730/2006 van de Commissie van 11 mei 2006 betreffende de luchtruimclassificatie en de toegang van vluchten volgens zichtvliegvoorschriften boven vliegniveau 195 (PbEU 2006 L 128).

Artikel 11

Dit artikel bepaalt dat de Verdragsluitende Staten ervoor zorgen dat luchtvaarnavigatiediensten binnen het FABEC worden verleend. Deze diensten worden in de onderdelen a tot en met d opgesomd.

Artikel 12

Krachtens artikel 12, eerste lid, wijzen de Verdragsluitende Staten gezamenlijk de verleners van luchtverkeersdiensten voor het betreffende luchtruim aan, zijnde de vluchtinformatiegebieden (FIR) en hogere informatiegebieden (UIR) van de Verdragsluitende Staten. Deze aanwijzing vloeit voort uit artikel 8 van verordening (EG) nr. 550/2004. Vooral nog houdt dit in dat de Verdragsluitende Staten middels een gezamenlijk instrument, waarmee wordt bedoeld een door de Verdragsluitende Staten gezamenlijk te ondertekenen document, een verlener van luchtverkeersdiensten aanwijzen voor het luchtruim van elke staat afzonderlijk. Daarbij zal onderscheid worden gemaakt tussen de vluchtinformatiegebieden (FIR) en hogere informatiegebieden (UIR) van de Verdragsluitende Staten en per gebied zal worden aangegeven welke dienstverlener of dienstverleners hierin diensten mogen verlenen. In de toekomst zou dit artikel in kunnen houden dat verleners voor het gehele FABEC-luchtruim worden aangewezen en het onderscheid binnen het gezamenlijk instrument naar vluchtinformatiegebieden (FIR) en hogere informatiegebieden (UIR) van de Verdragsluitende Staten komt te vervallen. Voor de gezamenlijke aanwijzing van de in het tweede lid vermelde verleners van diensten geldt een eenvoudige procedure. Hierbij gaat het om luchtverkeersdiensten onder militair toezicht of vluchtinformatiediensten voor vliegvelden en luchtverkeersdiensten beperkt tot een plaatselijk verkeersleidinggebied van een vliegveld. Kennisgeving aan de andere Verdragsluitende Staten is voldoende voor een gezamenlijke aanwijzing. Op grond van het derde lid doet artikel 12 niets af aan regelingen of verdragen inzake de verlening van luchtverkeersdiensten tussen Verdragsluitende Staten of tussen een Verdragsluitende Staat en een derde partij die bestonden voor de inwerkingtreding van dit Verdrag. Uit het vierde lid volgt dat de Verdragsluitende Staten elkaar zullen informeren over mogelijke wijzigingen betreffende de certificatie en juridische status van de verleners van luchtverkeersdiensten. Krachtens het vijfde lid zullen de Verdragsluitende Staten ook de Europese Commissie informeren indien besluiten worden genomen over de aanwijzing van verleners van luchtverkeersdiensten. Tenslotte moedigen de Verdragsluitende Staten op grond van het zesde lid nauwe samenwerking tussen verleners van luchtverkeersdiensten aan.

Artikel 13

Om tot een optimale verlening van communicatie-, navigatie- en plaatsbepalingsdiensten te komen, streven de Verdragsluitende Staten naar gemeenschappelijke technische systemen en de kostenefficiënte operationalisering van infrastructuur voor de civiele luchtvaarnavigatiedienstverleners. Dit zal in de praktijk een gezamenlijke aanschaf en onderhoud van de systemen kunnen betekenen en een gecentraliseerde monitoring van voornoemde diensten.

Artikel 14

Met het oog op een optimale verlening van luchtvaartinlichtingendiensten zullen de Verdragsluitende Staten op dit terrein samenwerken en de verlening van voornoemde diensten coördineren.

Artikel 15

Ingevolge artikel 15, eerste lid, zorgen de Verdragsluitende Staten voor samenwerking tussen verleners van meteorologische diensten voor luchtvaartnavigatie. Elke Verdragsluitende Staat wijst op grond van het tweede lid de verlener van meteorologische diensten aan. Dit vloeit voort uit artikel 9 van verordening (EG) nr. 550/2004. Hierin staat vermeld dat de Europese lidstaten een verlener van meteorologische diensten kunnen aanwijzen om op exclusieve basis meteorologische gegevens te verstrekken. Hoewel verdere samenwerking tussen de verleners binnen het FABEC is gewenst, is er binnen het luchtruim onder verantwoordelijkheid van een Verdragsluitende Staat, of een specifiek deel daarvan, slechts ruimte voor één verlener van deze diensten.

Artikel 16

De Verdragsluitende Staten zorgen ervoor dat verleners van luchtvaartnavigatiediensten hun werkafspraken schriftelijk vastleggen. Deze verplichting vloeit voort uit artikel 10 van verordening (EG) nr. 550/2004. In het tweede lid van artikel 16 wordt verwezen naar de schriftelijke overeenkomsten of daaraan gelijkwaardige juridische regelingen tussen verleners van luchtverkeersdiensten inzake grensoverschrijdende diensten. De afspraken inzake grensoverschrijdende diensten behoeven de goedkeuring van de Verdragsluitende Staten. Het betreft hier de goedkeuring zoals omschreven in artikel 10, derde lid, van de hierboven genoemde verordening en zoals geregeld in artikel 5.14, onderdeel b, juncto 5.23 van de Wet luchtvaart. Het moet dan wel gaan om diensten die in het betreffende luchtruim worden verleend. In het derde lid wordt verwezen naar de afspraken met betrekking tot het verlenen van luchtverkeersdiensten buiten het betreffende luchtruim. Deze hebben geen voorafgaande goedkeuring nodig. Daarnaast wordt bepaald dat deze afspraken geen invloed mogen uitoefenen op de werking van het Verdrag.

Artikel 17

De actieve deelname en de coöperatieve bijdrage van de militaire instanties zijn van groot belang voor het slagen van het FABEC. Met het oog hierop worden in dit artikel de beginselen van civiel-militaire samenwerking behandeld. Het eerste lid stelt dat de Verdragsluitende Staten schriftelijke overeenkomsten sluiten om militaire trainingsactiviteiten, ongeacht de bestaande grenzen, mogelijk te maken. Hierbij wordt zorgvuldig rekening gehouden met de beginselen van het flexibel gebruik van het luchtruim en bestaande nationale regelingen hierover en toepasselijke verdragen, zoals het op 19 juni 1951 te Londen tot stand gekomen Verdrag tussen de Staten die partij zijn bij het Noord-Atlantisch Verdrag, nopens de rechtspositie van hun krijgsmachten (NAVO Statusverdrag; Trb. 1951, 114). Voor Nederland gaat het bij deze overeenkomsten om beleidsafspraken. Het tweede lid maakt het mogelijk dat grensoverschrijdende luchtverkeersdiensten worden verleend door een militaire of civiele verlener van luchtverkeersdiensten aan staatsluchtvaartuigen die als algemeen of operationeel luchtverkeer opereren. Hiertoe dienen schriftelijke regelingen te worden opgesteld. Ingevolge het derde lid staan de Verdragsluitende Staten het verlenen van gevechtsleidingsdiensten aan operationeel luchtverkeer toe door de luchtverdedigingsorganisaties en organisaties voor tactisch luchtbevel- en gevechtsleidingsdiensten van een andere Verdragsluitende Staat. Ook hiertoe dienen schriftelijke regelingen te worden opgesteld. In het vierde lid wordt vermeld dat voor het verlenen van grensoverschrijdende diensten in het betreffende luchtruim de Verdragsluitende Staten een nauwe samenwerking aanmoedigen tussen de civiele en militaire

verleners van luchtvaartnavigatiediensten enerzijds en de respectieve organisaties voor luchtverdediging en tactisch luchtbevel- en gevechtsleidingsdiensten anderzijds. Tenslotte streven de Verdragsluitende Staten naar harmonisatie van de relevante civiele en militaire regelingen om de civiel-militaire samenwerking te vergemakkelijken. Hierbij wordt in het bijzonder gedoeld op het gebied van beveiliging («security»).

Artikel 18

Op grond van het eerste lid zullen de Verdragsluitende Staten gemeenschappelijke beginselen met betrekking tot het heffingenbeleid ontwikkelen en toepassen. Dit is een uitvloeisel van verordening (EG) nr. 1794/2006 van de Commissie van de Europese Gemeenschappen van 6 december 2006 tot vaststelling van een gemeenschappelijk heffingenstelsel voor luchtvaartnavigatiediensten (PbEU 2006 L 341; gewijzigd bij verordening (EU) nr. 1191/2010 van de Commissie van 16 december 2010 (PbEU 2010 L 333)). Hierbij wordt rekening gehouden met de mogelijkheid van nationale vrijstellingen, zoals vrijstellingen voor militaire luchtvaart en staatsluchtvaartuigen. Het ontwikkelen en toepassen van gemeenschappelijke beginselen moet leiden tot harmonisatie van beleid en een verdere samenwerking tussen de verleners van luchtvaartnavigatiediensten. De Verdragsluitende Staten hebben de intentie om een enkel eenheidstarief voor en-route verkeer toe te passen en om te streven naar een gemeenschappelijke heffingszone. Het enkele eenheidstarief betreft voornamelijk uitsluitend en-route verkeer. Ingevolge het derde lid beslist de FABEC-Raad over de invoering, de voorwaarden en de toepassing van een enkel eenheidstarief alsmede over de vaststelling van de gemeenschappelijke heffingszone. Conform de reeds geldende regelgeving wordt de hoogte van het enkel eenheidstarief vervolgens aan de Europese Organisatie voor de veiligheid van de luchtvaart (Eurocontrol) ter vaststelling voorgelegd. Ingevolge het op 13 december 1960 te Brussel tot stand gekomen Internationaal Verdrag tot samenwerking in het belang van de veiligheid van de luchtvaart «EUROCONTROL» (Trb. 1961, 62) geschiedt de jaarlijkse vaststelling van de en-route eenheidstarieven door Eurocontrol. Daartoe zenden thans de individuele Eurocontrol-verdragstaten jaarlijks per begin november hun voorstellen voor het en-route tarief voor het eerstvolgende kalenderjaar in het desbetreffende nationale luchtruim aan Eurocontrol. Ingevolge het FABEC-verdrag zullen de Verdragsluitende Staten na invoering van het enkele eenheidstarief dat eenheidstarief op basis van een FABEC-intern besluit ter vaststelling aan Eurocontrol voorleggen. Voorafgaand aan de invoering en toepassing van het enkele eenheidstarief in FABEC coördineren de Verdragsluitende Staten hun eenheidstarieven voor en-route verkeer op het niveau van de FABEC-Raad. Deze coördinatie laat onverlet dat de Verdragsluitende Staten tot aan het moment van invoering van het enkele eenheidstarief in FABEC eigenstandig de hoogte van het eenheidstarief voor hun respectieve nationale luchtruim kunnen voorstellen.

Krachtens het zesde lid dienen de Verdragsluitende Staten ter verwezenlijking van dit artikel in het bijzonder gezamenlijk de verplichtingen te vervullen verbonden aan een gemeenschappelijke heffingszone voor en-route verkeer, passende regelingen te treffen voor eenvormigheid in het heffingenbeleid en zorg te dragen voor een gezamenlijke coördinatie met Eurocontrol.

In het eerste lid van artikel 13 van verordening (EG) nr. 1794/2006 is bepaald dat ingeval de tot een functioneel luchtruiblok behorende lidstaten besluiten een gemeenschappelijke heffingszone met een enkel eenheidstarief vast te stellen, dat enkel eenheidstarief wordt vastgesteld in euros of in de nationale munteenheid van een van de betrokken

lidstaten. De betrokken lidstaten dienen de Commissie en Eurocontrol in kennis te stellen van de toepasselijke munteenheid.

De in het Zwitserse luchtruim geleverde eenheden en-route dienstverlening vormen ongeveer 4% van het totaal van de in het luchtruim van de Verdragsluitende Staten geleverde en route diensteenheden. De afrekening van het merendeel van de luchtverkeersdienstverlening in de Verdragsluitende Staten geschiedt derhalve in euros. Gezien deze verhoudingen ligt het voor de hand dat het enkel eenheidstarief voor de en-route luchtverkeersdienstverlening in FABEC in euros uitgedrukt zal worden. Zwitserland stemt hiermee in.

Een keuze voor een tarief in euros impliceert dat een voorziening wordt getroffen voor de opvang van wijzigingen in de koersverhouding tussen de Zwitserse franc en de euro. Een maandelijkse aanpassing van de hoogte van het enkel eenheidstarief in overeenstemming met de wijziging van de wisselkoers ligt voor de hand, omdat dit aansluit op de systematiek die door Eurocontrol in haar huidige factureringsproces wordt gebruikt voor landen waarvan het eenheidstarief in de lokale munteenheid, niet zijnde euros, wordt vastgesteld.

Artikel 19

Artikel 19 gaat over het toezicht op de verleners van luchtvaartnavigatiediensten. De Verdragsluitende Staten zorgen er op grond van het eerste lid voor dat hun nationale toezichthoudende instanties nauw samenwerken bij de uitoefening van het toezicht en dat hun werkwijzen zijn geharmoniseerd. De afspraken tussen de nationale toezichthoudende instanties worden schriftelijk vastgelegd. Een voorbeeld hiervan is de op 27 januari 2011 gesloten Overeenkomst betreffende de samenwerking van de nationale toezichthoudende instanties van het FABEC.

Op grond van het tweede lid erkennen de Verdragsluitende Staten wederzijds de toezichtstaken van hun nationale toezichthoudende instanties en de resultaten van deze taken. Bij grensoverschrijdende diensten in het betreffende luchtruim is volgens het vierde lid in beginsel de nationale toezichthoudende instantie die de verlener van luchtvaartnavigatiediensten heeft gecertificeerd, belast met het toezicht. In deze situatie is sprake van een nauwe samenwerking met de nationale toezichthoudende instantie van de andere betreffende Verdragsluitende Staat of Staten. Echter, indien de Verdragsluitende Staat boven wiens grondgebied de luchtvaartnavigatiediensten uit het vierde lid worden verleend, eist dat zijn nationale toezichthoudende instantie toezicht uitoefent, bereiken de betrokken nationale toezichthoudende instanties overeenstemming over de voorwaarden voor het uitoefenen van toezicht. Indien overeenstemming niet mogelijk blijkt, behoudt elke Verdragsluitende Staat op grond van het achtste lid het recht om de toestemming inzake grensoverschrijdende diensten van artikel 16, tweede lid, van het Verdrag op te schorten of te herroepen. Dit gebeurt niet dan nadat de betreffende Verdragsluitende Staat en de FABEC-Raad hiervan op de hoogte zijn gebracht. Ingevolge het zesde lid zorgen de Verdragsluitende Staten ervoor dat een gemeenschappelijk mechanisme wordt opgezet voor informatie-uitwisseling, overleg en coördinatie met het oog op het nemen van tijdige en noodzakelijke corrigerende maatregelen. Op grond van het zevende lid zorgen de Verdragsluitende Staten ervoor dat de in overeenstemming met dit artikel genomen beslissingen ten uitvoer worden gebracht.

Artikel 20

Dit artikel betreft de FABEC-prestatieregeling en is een uitvloeisel van artikel 11 van de eerdergenoemde verordening (EG) 549/2004. De Verdragsluitende Staten voeren een prestatieregeling op FABEC-niveau in en passen een FABEC-prestatieplan toe dat strookt met de EU-brede prestatiedoelen, terwijl tegelijkertijd rekening wordt gehouden met de militaire behoeften. De prestatieregeling omvat het prestatieplan en het systeem waarmee de prestatiedoelen worden vastgelegd, gevolgd en eventueel worden bijgestuurd. Dit prestatieplan wordt door de FABEC-Raad goedgekeurd. Het prestatieplan bevat op grond van het tweede lid FABEC-prestatiedoelstellingen voor ten minste de volgende prestatiekerngebieden: veiligheid, milieu, capaciteit, kostenefficiëntie en voor wat betreft militaire missies de doeltreffendheid. Het prestatieplan bevat bovendien meetbare prestatiekernindicatoren en stimuleringsmaatregelen. Het zesde lid voorziet in de situatie waarin er nog geen prestatieplan op FABEC-niveau is, maar de FABEC-Raad wel al individuele prestatiedoelen op FABEC-niveau vaststelt en de nationale prestatieplannen coördineert. Op grond van het achtste en negende lid moeten de Verdragsluitende Staten bij de verwezenlijking, het ontwerp en de werking van het FABEC-prestatieplan indien nodig corrigerende maatregelen nemen.

Artikel 21

Krachtens artikel 21 is de FABEC-Raad samengesteld uit twee vertegenwoordigers van iedere Verdragsluitende Staat. Deze vertegenwoordigers dienen werkzaam te zijn bij de overheidsinstantie die verantwoordelijk is voor de burgerluchtvaart, respectievelijk de militaire luchtvaart. Een dergelijke samenstelling van de FABEC-Raad geeft de noodzaak tot samenwerking tussen de burgerluchtvaart en militaire luchtvaart weer. Het tweede lid maakt het voor de FABEC-Raad mogelijk om waarnemers uit te nodigen voor de vergaderingen.

Artikel 22

Dit artikel betreft de FABEC-Raad. In het eerste lid staat vermeld dat deze Raad verantwoordelijk is voor het bestuur van het FABEC. Het tweede lid geeft een opsomming van de functies van de FABEC-Raad. Teneinde de verplichtingen van de Verdragsluitende Staten krachtens het Verdrag na te komen is de FABEC-Raad belast met het nemen van beslissingen op de in het tweede lid, onderdelen a tot en met t, genoemde onderwerpen. De lijst met onderwerpen is gerelateerd aan de verschillende artikelen van het Verdrag. De onderwerpen betreffen ondermeer de civiel-militaire samenwerking, het ontwerp en gebruik van het luchtruim, de harmonisatie van regelgeving, prestatiesturing, heffingen, de strategische doelen van het FABEC, de voorbereiding van eventuele wijzigingen van dit Verdrag en de raadpleging van belanghebbenden.

Artikel 23

In dit artikel wordt het functioneren van de FABEC-Raad beschreven. Uit het eerste lid volgt dat deze Raad een roulerend voorzitterschap heeft. Ingevolge het tweede lid neemt de FABEC-Raad zijn beslissingen met eenparigheid van stemmen, waarbij aangetekend dient te worden dat elke Verdragsluitende Staat één stem heeft. De Verdragsluitende Staten zorgen ervoor dat hun vertegenwoordigers in de FABEC-Raad over een noodzakelijk mandaat beschikken om namens de Verdragsluitende Staten beslissingen te nemen.

Op grond van het derde lid worden beslissingen van de FABEC-Raad van kracht twee maanden na de dag waarop ze zijn aangenomen. Uitzondering hierop is de situatie dat een Verdragsluitende Staat binnen deze periode de andere Verdragsluitende Staten ervan op de hoogte brengt dat hij de beslissing van de FABEC-Raad alleen kan uitvoeren met de instemming van zijn nationale wetgevende organen, waaronder het parlement. Dit is bijvoorbeeld het geval wanneer een besluit van de FABEC-Raad noodzaakt tot een wijziging van wetgeving in formele zin. In dat geval wordt de beslissing pas van kracht een dag nadat de (laatste) betreffende Verdragsluitende Staat de andere Verdragsluitende Staten heeft geïnformeerd dat zijn nationale wetgevende organen hun instemming hebben gegeven.

In het geval wetgeving nodig is of het nog niet duidelijk is of wetgeving nodig is, zal, zoals hierboven aangegeven, aan de andere Verdragsluitende Staten worden medegedeeld dat de uitvoering nog instemming nodig heeft van de wetgevende organen. Zoals in de toelichting bij artikel 7 is aangegeven, kan een beslissing van de FABEC-Raad in voorkomend geval worden beschouwd als een uitvoeringsbesluit. Zie ook Hoofdstuk III van artikel I hieronder waarin de machtigingsbepaling van het wetsvoorstel wordt toegelicht. Uit het vierde lid volgt dat de FABEC-Raad een huishoudelijk reglement aanneemt. Dit reglement beschrijft de procedures voor het ordelijk functioneren van de FABEC-Raad. Het vijfde lid stelt dat de FABEC-Raad bijeen komt op uitnodiging van de voorzitter. De frequentie is minstens twee keer per jaar en telkens wanneer dit nodig wordt geacht. Daarnaast heeft elke Verdragsluitende Staat het recht om de bijeenroeping van een vergadering te verzoeken.

Artikelen 24 tot en met 28

Ter ondersteuning van de FABEC-Raad wordt een viertal comités opgericht. Artikel 24, eerste lid, bevat een opsomming van de comités. In de artikelen 25 tot en met 28 worden per comité de taken beschreven. De FABEC-Raad kan ook andere comités en werkgroepen oprichten. De Verdragsluitende Staten worden in de comités en werkgroepen door civiele en militaire experts vertegenwoordigd. Op uitnodiging kunnen andere deelnemers, zoals experts van stakeholders, als waarnemers de vergaderingen bijwonen. Tenzij anders wordt bepaald rapporteren de comités en werkgroepen rechtstreeks en uitsluitend aan de FABEC-Raad.

Artikel 29

Om een formele dialoog tussen de FABEC-Raad en de verleners van luchtvaartnavigatiediensten te verzekeren, wordt op grond van dit artikel de Adviesraad voor Luchtvaartnavigatiediensten opgericht. De raadpleging van verleners van luchtvaartnavigatiediensten door de FABEC-Raad is een belangrijk onderdeel van deze dialoog. De Adviesraad wordt samengesteld uit vertegenwoordigers van de FABEC-Raad en van de verleners van luchtvaartnavigatiediensten. De FABEC-Raad kan ook andere deelnemers als waarnemers bij de vergaderingen uitnodigen.

Artikel 30

Het aansprakelijkheidsregime onder het Verdrag wordt geregeld in artikel 30. Allereerst dient te worden vermeld dat een beroep op dit artikel altijd subsidiair van aard zal zijn. Er bestaat namelijk al een aantal internationale afspraken waar het de aansprakelijkheid bij luchtvaartongevallen betreft. Voorbeeld hiervan is het op 28 mei 1999 te Montreal tot stand gekomen Verdrag tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer (Trb. 2000, 32). Dit verdrag is 28 juni

2004 voor Nederland in werking getreden. Hierbij gaat het om een risicoaansprakelijkheid tot een bepaald bedrag.

In eerste instantie dienen slachtoffers dus hun toevlucht te nemen tot de regelingen van andere verdragen. Pas als er een definitieve rechterlijke beslissing op basis van deze verdragen is genomen, komt artikel 30 van het FABEC-verdrag in beeld. Indien de schade het maximumbedrag uit deze verdragen overstijgt, is, onder bepaalde voorwaarden, een beroep op dit artikel mogelijk om het restant vergoed te krijgen.

Op grond van het derde lid dient het slachtoffer de zaak wel binnen een bepaalde periode aanhangig te maken. Voor een beroep op artikel 30 is het essentieel dat het gaat om schade die veroorzaakt is door een fout van een verlener van luchtverkeersdiensten. Indien dit niet het geval is, de schade is bijvoorbeeld veroorzaakt door de luchtvaartmaatschappij of vliegtuigbouwer, kan het slachtoffer niet op grond van het Verdrag schadevergoeding eisen.

De toepassing van het aansprakelijkheidsregime onder FABEC vindt plaats in 3 stappen. Op grond van het Verdrag vergoedt een Verdragsluitende Staat de schade wanneer deze schade zich heeft voorgedaan in het luchtruim boven zijn grondgebied of dat onder zijn verantwoordelijkheid valt, en is veroorzaakt door de fout van een verlener van luchtverkeersdiensten die is aangewezen in overeenstemming met artikel 12 van het Verdrag, en die niet de verlener is waarvan de hoofdvestiging zich bevindt op het grondgebied van de betrokken Verdragsluitende Staat. Het moet derhalve gaan om grensoverschrijdende verlening van luchtverkeersdiensten. Hierbij zijn drie situaties te onderscheiden: de normale grensoverschrijdende situatie in het luchtruim boven het grondgebied van een andere Verdragsluitende Staat (bijvoorbeeld dienstverlening door de Luchtverkeersleiding Nederland boven België), de situatie dat de luchtverkeersdiensten worden verleend in het luchtruim onder verantwoordelijkheid van een andere Verdragsluitende Staat (bijvoorbeeld in een FIR boven de volle zee) én de situatie dat diensten worden verleend in het luchtruim boven het grondgebied van de ene, maar in de FIR van een andere Verdragsluitende Staat (FIR Zwitserland boven Duitsland waarbij de diensten door de Zwitserse luchtverkeersdienst worden verleend). In al deze situaties betaalt de Verdragsluitende Staat in wiens luchtruim de schade zich heeft voorgedaan. Dit artikel betreft niet de situatie dat een FIR van een Verdragsluitende Staat boven het grondgebied van een derde land ligt, zoals FIR Zwitserland boven Liechtenstein en FIR Bordeaux boven Monaco. De betreffende Verdragsluitende Staat beoordeelt op grond van zijn nationale regelgeving of er sprake is van een fout van de verlener van luchtverkeersdiensten en indien dit het geval is, vergoedt vervolgens de schade. Er is dus geen rechtstreekse vordering op de verlener van luchtverkeersdiensten die de fout heeft gemaakt (stap 1). Vervolgens vergoedt deze verlener op grond van het zesde lid de Verdragsluitende Staat die heeft uitgekeerd. De Verdragsluitende Staat van de verlener van luchtverkeersdiensten is verantwoordelijk dat deze verplichting wordt nagekomen (stap 2), om ervoor te zorgen dat de Verdragsluitende Staat die in eerste instantie heeft uitgekeerd in beginsel altijd wordt vergoed. Mocht er een geschil ontstaan tussen deze twee Verdragsluitende Staten volgt stap 3, te weten de geschillenbeslechting in de vorm van een arbitrageprocedure. Dit artikel is op grond van het twaalfde lid van toepassing zonder afbreuk te doen aan de verdragen met betrekking tot schade die wordt toegebracht door strijdkrachten van een Verdragsluitende Staat op het grondgebied van een andere Verdragsluitende Staat. Voorbeelden van dergelijke verdragen zijn het NAVO Statusverdrag van 19 juni 1951 en het op 19 juni 1995 te Brussel tot stand gekomen Verdrag tussen de Staten die Partij zijn bij het Noord-Atlantisch Verdrag en de overige Staten die deelnemen aan het Partnerschap voor de Vrede nopens de rechtspositie van hun krijgsmachten (Trb. 1996, 74). Dit artikel maakt evenzeer geen inbreuk op de bepalingen met betrekking

tot het aansprakelijkheidsregime in de verdragen met betrekking tot Eurocontrol, te weten het op 13 december 1960 te Brussel tot stand gekomen Internationaal Verdrag tot samenwerking in het belang van de veiligheid van de luchtvaart «EUROCONTROL» (Trb. 1961, 62) en de op 25 november 1986 te Brussel tot stand gekomen Overeenkomst inzake de terbeschikkingstelling en exploitatie van installaties en diensten voor het luchtverkeer door EUROCONTROL in het luchtverkeersleidings-centrum Maastricht (Trb. 1987, 18).

Ingevolge het dertiende lid heeft dit artikel voorrang boven het aansprakelijkheidsregime van het op 29 april 2003 te Berlijn tot stand gekomen Verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Bondsrepubliek Duitsland inzake de uitoefening van de luchtverkeersleiding door de Bondsrepubliek Duitsland boven Nederlands grondgebied alsmede de gevolgen van het burgergebruik van luchthaven Niederrhein op het grondgebied van het Koninkrijk der Nederlanden (Trb. 2003, 85).

Artikel 31

Met dit artikel dat betrekking heeft op onderzoek van ongevallen en ernstige incidenten, wordt aangesloten bij de huidige internationale regelgeving zoals die van Europa. Het eerste lid betreft het op de hoogte brengen van de FABEC-Raad indien er sprake is van tekortkomingen op FABEC-niveau. Dit geschiedt door de Verdragsluitende Staat die het onderzoek voert. Het tweede lid stelt in welke taal mededelingen, kennisgevingen en rapporten worden opgesteld. In het derde lid wordt gesteld dat deze bepaling van het Verdrag voorrang heeft boven soortgelijke bepalingen in bilaterale overeenkomsten tussen de Verdragsluitende Staten betreffende de verlening van luchtvaartnavigatiediensten. Het hiervoor genoemde verdrag van 29 april 2003 met Duitsland is hier een voorbeeld van.

Artikelen 32 tot en met 39

Deze artikelen bevatten de voor een verdrag gebruikelijke slotbepalingen. Zo wordt in artikel 32 de geschillenbeslechtingprocedure beschreven. Dit artikel is in het verdrag opgenomen, omdat de Verdragsluitende Staten de in artikel 9 bis van verordening (EG) nr. 550/2004 omschreven procedure voor geschillenbeslechting ontoereikend achten. Laatstgenoemde procedure is facultatief en betreft enkel een advies van het Single Sky-comité. Gegeven deze feiten en het feit dat Zwitserland geen lid is van het Single Sky-comité en dat een EU-bevoegdheid ten aanzien van de militaire luchtvaart ontbreekt, kiezen de Verdragsluitende Staten voor de in artikel 32 van het FABEC-verdrag omschreven geschillenbeslechting-procedure. Artikel 34 bevat de procedure in het geval dat een Verdragsluitende Staat het Verdrag wenst op te zeggen. Ingevolge het vierde lid draagt deze Staat in beginsel de kosten die met de opzegging gepaard gaan. Verder dienen de financiële gevolgen vastgelegd te worden in een overeenkomst tussen de Staat die het Verdrag opzegt en de Verdragsluitende Staten die overblijven. Artikel 36 stelt dat de Verdragsluitende Staten op elk ogenblik unaniem kunnen beslissen het Verdrag te beëindigen. De kosten van de beëindiging en de toewijzing ervan worden door de Verdragsluitende Staten gezamenlijk bepaald. Daarnaast heeft elke Verdragsluitende Staat ingevolge het vierde lid het recht om de toepassing van het Verdrag met onmiddellijke ingang geheel of gedeeltelijk op te schorten om redenen van nationale veiligheid. Deze Verdragsluitende Staat streeft er evenwel naar om de opschorting zo snel mogelijk te beëindigen. De kosten van de opschorting komen in beginsel voor rekening van deze Verdragsluitende Staat. De financiële gevolgen van de opschorting worden bepaald in een overeenkomst tussen de

Verdragsluitende Staat die de toepassing van het Verdrag opschort en de andere Verdragsluitende Staten.

HOOFDSTUK III MACHTIGINGSBEPALING

In het tweede lid van artikel I van het wetsvoorstel wordt bepaald dat de regering beslissingen van de bij het Verdrag ingestelde FABEC-Raad niet ter goedkeuring aan de Staten-Generaal behoeft voor te leggen. Het gaat hierbij om de partijen bindende beslissingen die de FABEC-Raad neemt op grond van artikel 22, tweede lid, en overeenkomstig artikel 23, tweede lid, van het Verdrag en die niet op andere gronden, zoals de noodzaak van aanpassing van bestaande wetgeving, instemming van de Staten-Generaal behoeven. De machtiging is nodig, omdat de FABEC-Raad, ingevolge artikel 2, tweede lid, van het Verdrag, geen internationale organisatie met rechtspersoonlijkheid is, terwijl de Verdragsluitende Staten, ingevolge artikel 7, tweede lid, aan de beslissingen van de Raad gebonden zijn. Zie ook hierboven, bij artikel 7 en artikel 23 in de artikels-gewijze toelichting op het Verdrag.

ARTIKEL II

HOOFDSTUK I ALGEMENE INLEIDING

Dit wetsvoorstel strekt tot implementatie van de SES II-regelgeving van de Europese Unie die is neergelegd in verordening (EG) nr. 1070/2009. Deze verordening wijzigt de Europese verordeningen (EG) nr. 549/2004 tot en met nr. 552/2004 die zijn geïmplementeerd in de Wet luchtvaart. Implementatie van verordening (EG) nr. 1070/2009 heeft tot gevolg dat de Wet luchtvaart op een aantal punten moet worden gewijzigd. Het gaat hierbij met name om technische wijzigingen van de Wet luchtvaart, zoals uit onderdelen A, C en D blijkt. Onderdeel B betreft een wijziging van de Wet luchtvaart als gevolg van het FABEC-verdrag. Hierbij dient te worden opgemerkt dat het FABEC-verdrag rechtstreeks voortvloeit uit voornoemde verordeningen en derhalve ook kan worden gezien als implementatie van de Europese SES II-regelgeving.

HOOFDSTUK II ADMINISTRatieve LASTEN

Het wetsvoorstel bevat geen verplichtingen die administratieve lasten tot gevolg hebben.

HOOFDSTUK III ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING

Onderdeel A

Verordening (EG) nr. 1070/2009 wijzigt een aantal definities die op grond van de SES I-regelgeving in artikel 1.1 van de Wet luchtvaart is opgenomen. Deze nieuwe definities worden door middel van onderhavig voorstel van wet overgenomen in de Wet luchtvaart. Het gaat hierbij om de begrippen «luchtruimgebruikers» en «luchtverkeersbeveiliging». Het algemene begrip «luchtruimblok» wordt uit artikel 1.1 Wet luchtvaart verwijderd, daar verordening (EG) nr. 1070/2009 een definitie van het meer specifieke begrip «functioneel luchtruimblok» introduceert. Deze definitie wordt in de alfabetische rangschikking van artikel 1.1, eerste lid, van de Wet luchtvaart ingevoegd.

Onderdeel B

Door de toevoeging van artikel 1.2, eerste lid, onderdeel d, wordt hoofdstuk 11 (Toezicht en handhaving) van de Wet luchtvaart op de verlening van luchtvaartnavigatiediensten in het functioneel luchtruimblok FABEC buiten het FIR Amsterdam van toepassing verklaard. Hiermee is onderhavig artikel in overeenstemming met artikel 19 van het FABEC-verdrag. Dit artikel handelt onder meer over het uitoefenen van grensoverschrijdend toezicht op verleners van luchtvaartnavigatiediensten door nationale toezichthoudende instanties. Echter, de Wet luchtvaart gaat er tot op heden van uit dat de Nederlandse toezichthoudende instantie toezicht houdt op verleners van luchtvaartnavigatiediensten voor zover deze diensten in het Nederlandse luchtruim worden verleend. Deze wijziging van de Wet luchtvaart maakt het voor de Nederlandse toezichthoudende instantie mogelijk om toezicht op in Nederland gecertificeerde verleners van luchtvaartnavigatiediensten uit te oefenen, ook al worden deze diensten in het luchtruim van het FABEC buiten het FIR Amsterdam verleend.

Onderdeel C

Verordening (EG) nr. 1070/2009 schrapt artikel 5 van de luchtvaartnavigatiedienstenverordening (EG) nr. 550/2004 en vervangt dit door artikel 9 bis van dezelfde verordening. De Wet luchtvaart haalt in artikel 5.14a het geschrapte artikel 5 aan. Ingevolge verordening (EG) nr. 1070/2009 dient dit te worden gewijzigd in artikel 9 bis van de luchtvaartnavigatiedienstenverordening.

Onderdeel D

Als gevolg van de toepassing van de waarschuwingssystemen uit artikel 11, zesde lid, onderdeel d, van verordening (EG) nr. 549/2004 kan een tussentijdse aanpassing van het eenheidstarief, bedoeld in artikel 13 van verordening (EG) nr. 1794/2006 van 6 december 2006 tot vaststelling van een gemeenschappelijk heffingenstelsel voor luchtvaartnavigatiediensten, nodig zijn in plaats van eenmaal per jaar zoals artikel 5.20, tweede en derde lid, van de Wet luchtvaart stelt. Om deze reden wordt deze mogelijkheid, die tot nu toe ontbrak in de Wet luchtvaart, in het voorgestelde artikel 5.20, tweede en derde lid, gecreëerd. Deze wijziging leidt niet tot een verandering van de te volgen vaststellingsprocedure: Eurocontrol blijft bevoegd tot de vaststelling van de en-route tarieven en de nationale staten tot de vaststelling van de terminal tarieven.

ARTIKEL III

De inwerkingtredingsbepaling van dit wetsvoorstel is gebruikelijk voor wat betreft de goedkeuring van het Verdrag. De bepaling vormt echter een uitzondering op de vaste verandermomenten die voor de inwerkingtreding van Nederlandse regelgeving gelden. Voor wetten zijn 1 januari en 1 juli als vaste verandermomenten bepaald. Dit wetsvoorstel wijkt af van deze data met een beroep op de algemene uitzonderingsgrond van de Europese of internationale regelgeving. Onderhavig wetsvoorstel betreft mede de implementatie van de Europese SES II-regelgeving en vereist een wijziging van de Wet luchtvaart. Bij deze implementatie moeten vaste implementatietermijnen in acht worden genomen. Uit de SES II-regelgeving volgt namelijk dat het FABEC-verdrag vóór 4 december 2012 in werking moet treden. En om aan deze termijn te voldoen is voor de implementatie een flexibele inwerkingtredingsbepaling gewenst.

Op grond van voorafgaande is er daarom geen ruimte om de vaste verandermomenten te hanteren. De inwerkingtreding van de implementatie vindt dan ook plaats op de dag na de datum van uitgifte van het Staatsblad waarin de wet wordt geplaatst.

De staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
J. J. Atsma

De minister van Buitenlandse Zaken,
U. Rosenthal

De minister van Defensie,
J. S. J. Hillen

Bijlage bij de memorie van toelichting bij het voorstel van wet houdende goedkeuring van het op 2 december 2010 te Brussel tot stand gekomen Verdrag betreffende de oprichting van het Functioneel Luchtruimblok «Europe Central» tussen de Bondsrepubliek Duitsland, het Koninkrijk België, de Republiek Frankrijk, het Groothertogdom Luxemburg, het Koninkrijk der Nederlanden en de Zwitserse Bondsstaat (Trb. 2011, 27) en wijziging van de Wet luchtvaart ter uitvoering van verordening (EG) nr. 1070/2009 van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 21 oktober 2009 tot wijziging van verordeningen (EG) nr. 549/2004, (EG) nr. 550/2004, (EG) nr. 551/2004 en (EG) nr. 552/2004 teneinde de prestaties en de duurzaamheid van het Europese luchtvaartstelsel te verbeteren (PbEU 2009 L 300)

Bepalingen in Verordening (EG) nr. 1070/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot wijziging van verordeningen (EG) nr. 549/2004, (EG) nr. 550/2004, (EG) nr. 551/2004 en (EG) nr. 552/2004 teneinde de prestaties en de duurzaamheid van het Europese luchtvaartstelsel te verbeteren	Bepalingen in de Wet luchtvaart
<i>Artikel 1</i>	
onderdeel 1	Bepaling ten aanzien van het doel en de werkingssfeer van de verordening, behoeft naar zijn aard geen uitvoering in Nederlandse wet- en regelgeving.
onderdeel 2, onder a	Artikel 1.1, eerste lid, van de Wet luchtvaart.
onderdeel 2, onder b	Idem.
onderdeel 2, onder c	Definitiebepaling, behoeft geen uitvoering in Nederlandse wet- en regelgeving.
onderdeel 2, onder d	Idem.
onderdeel 2, onder e	Idem.
onderdeel 2, onder f	Idem.
onderdeel 2, onder g	Idem.
onderdeel 2, onder h	Artikel 1.1, eerste lid, van de Wet luchtvaart.
onderdeel 2, onder i	Definitiebepaling, behoeft geen uitvoering in Nederlandse wet- en regelgeving.
onderdeel 2, onder j	Idem.
onderdeel 3	Bepaling die enkel feitelijke uitvoering behoeft.
onderdeel 4	Idem.
onderdeel 5	Idem.
onderdeel 6	Idem.
<i>Artikel 2</i>	
onderdeel 1	Idem.
onderdeel 2	Bepaling wordt geschrapt, behoeft geen uitvoering in Nederlandse wet- en regelgeving.
onderdeel 3	Bepaling die enkel feitelijke uitvoering behoeft.
onderdeel 4	Idem.
onderdeel 5	Artikel 5.14a van de Wet luchtvaart.
onderdeel 6	Bepaling die enkel feitelijke uitvoering behoeft.
onderdeel 7	Idem.
onderdeel 8	Idem.
onderdeel 9	Bepaling behoeft geen uitvoering in Nederlandse wet- en regelgeving.
onderdeel 10	Idem.
onderdeel 11	Idem.
onderdeel 12	Idem.
onderdeel 13	Idem.

Bepalingen in Verordening (EG) nr. 1070/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot wijziging van verordeningen (EG) nr. 549/2004, (EG) nr. 550/2004, (EG) nr. 551/2004 en (EG) nr. 552/2004 teneinde de prestaties en de duurzaamheid van het Europese luchtvaartstelsel te verbeteren	Bepalingen in de Wet luchtvaart
<i>Artikel 3</i>	
onderdeel 1	Bepaling wordt geschrapt, behoeft geen uitvoering in Nederlandse wet- en regelgeving.
onderdeel 2	Bepaling die enkel feitelijke uitvoering behoeft.
onderdeel 3	Idem.
onderdeel 4	Idem.
onderdeel 5	Artikel 5.14a van de Wet luchtvaart.
onderdeel 6	Bepaling die enkel feitelijke uitvoering behoeft.
onderdeel 7	Bepaling wordt geschrapt, behoeft geen uitvoering in Nederlandse wet- en regelgeving.
<i>Artikel 4</i>	
onderdeel 1	Bepaling die enkel feitelijke uitvoering behoeft.
onderdeel 2	Idem.
onderdeel 3	Idem.
onderdeel 4	Idem.
<i>Artikel 5</i>	
	Inwerkingtredingsbepaling, die naar zijn aard geen uitvoering in Nederlandse wet- en regelgeving behoeft.