

Verklaring van bepaalde Europese Regeringen inzake de exploitatiefase van de lanceervoertuigen Ariane, Vega en Sojoez vanaf het Ruimtecentrum in Guyana; Parijs, 4 december 2017 (*Trb.* 2020, 29 en *Trb.* 2020, 45)

TOELICHTENDE NOTA

I. ALGEMEEN

1. Aanleiding en doel

Op 4 december 2017 kwam te Parijs de Verklaring van bepaalde Europese Regeringen inzake de exploitatiefase van de lanceervoertuigen Ariane, Vega en Sojoez vanaf het Ruimtecentrum in Guyana (*Trb.* 2020, 29, hierna: Verklaring 2017) tot stand. Dit verdrag is tot stand gekomen in het kader van het Europees Ruimte-Agentschap (European Space Agency, hierna: ESA), waarvan Nederland sinds 1980 lid is.¹

Verklaring 2017 is de opvolger van de op 3 maart 2007 te Parijs tot stand gekomen Verklaring van bepaalde Europese Regeringen inzake de exploitatiefase van de lanceervoertuigen Ariane, Vega en Sojoez vanaf het Ruimtevaartcentrum in Guyana (*Trb.* 2007, 211, hierna: Verklaring 2007).² Beide verdragen regelen de onderlinge verplichtingen tussen de verdragspartijen in de exploitatiefase van de lanceervoertuigen Ariane, Vega en Sojoez, die volgt op de ontwikkeling ervan.

Al geruime tijd ontwikkelt ESA in Europa raketten voor het lanceren van ruimtevaartuigen (lanceervoertuigen of draagraketten). Omdat ESA een organisatie is die primair onderzoek en ontwikkelingstrajecten organiseert en financiert, wordt na kwalificatie van het lanceervoertuig de exploitatie ervan overgedragen aan een commerciële partij. De kwalificatiefase is de periode waarin een lanceervoertuig getest wordt door middel van één of meerdere vluchten. Als deze testvluchten goed verlopen zijn, krijgt het lanceervoertuig de status «gekwalificeerd» lanceervoertuig. De commerciële partij, in casu Arianespace, levert diensten ten behoeve van het lanceren van satellieten of andere ruimtevoorwerpen. Lanceerdiensten omvatten het ter beschikking stellen van het lanceervoertuig en alle activiteiten die nodig zijn om een lancering te laten plaatsvinden, zoals het inbouwen van de lading en het organiseren van de lancering.

Oorspronkelijk was het Ariane lanceervoertuig het enige Europese lanceervoertuig. Eind jaren negentig van de vorige eeuw is ESA begonnen met de ontwikkeling en exploitatie van een kleiner lanceervoertuig, de Vega. In samenwerking met de Russische Federatie is midden jaren negentig tevens besloten tot het faciliteren van lanceringen van Sojoez lanceervoertuigen vanaf de Europese lanceerbasis Kourou in Frans-Guyana. Verklaring 2007 was bedoeld om de additionele exploitatie van Vega en Sojoez te regelen.

In 2014 is besloten tot een verdere vernieuwing van de lanceervloot, met name om de opkomende concurrentie van het particuliere Amerikaanse bedrijf SpaceX dat zelf draagraketten ontwikkelt en exploiteert, het hoofd te bieden. Met deze vernieuwing worden de bestaande Ariane 5 en Vega draagraketten vervangen door respectievelijk de Ariane 6 en Vega C. Verder wordt de Sojoez draagraket uitgefaseerd en de taak daarvan overgenomen door een variant van Ariane 6. Tot slot is een nieuwe structuur ingevoerd tussen ESA en industrie die aan de industrie meer verantwoordelijkheid geeft, in zowel het ontwerp van de lanceervoertuigen als de financiering en risico's van de commerciële exploitatie.

Verklaring 2017, die evenals Verklaring 2007 de exploitatie van het Ariane lanceervoertuig regelt, omvat aanvullend de hiervoor geschetste vernieuwing van lanceervoertuigen en de nieuwe samenwerkingsstructuur. Omdat er vanuit wordt gegaan dat op 1 januari 2021 de Ariane 6 en de

¹ Het lidmaatschap is gebaseerd op het op 30 mei 1975 te Parijs tot stand gekomen Verdrag tot oprichting van een Europees Ruimte-Agentschap (*Trb.* 1975, 123), dat uitsluitend voor het Europese deel van Nederland goedgekeurd is (zie *Trb.* 1980, 198, rubriek D).

² Verklaring 2007, met een toepassing vanaf 1 januari 2009 tot en met eind 2020, is in 2008 uitsluitend goedgekeurd voor het Europese deel van Nederland (Kamerstukken II 2007/08, 31438, nr. 1).

Vega C voor exploitatie vanaf de Europese lanceerbasis Kourou in Frans-Guyana beschikbaar zijn, is het streven om in dat jaar Verklaring 2017 in werking te hebben.

2. De ontwikkelingen binnen ESA en de besluitvorming van de Ministeriële Conferentie van ESA

2.1. De ontwikkelingen

Voor de Europese autonomie is het belangrijk om zelf satellieten te kunnen lanceren. Met het ESA draagraketten-programma verzekert Europa zich van autonome en betaalbare toegang tot de ruimte. De focus ligt op de nieuwe Ariane 6 en Vega C, als opvolgers van de Ariane 5 en de Vega-lanceervoertuigen. De Tweede Kamer is in 2014 en 2015 reeds geïnformeerd over de Ariane 6 en Vega C draagraketten (zie *Kamerstukken II 2013/14*, 24446, nr. 55 en *Kamerstukken II 2014/15*, 24446, nr. 58).

Deze Europese lanceervoertuigen staan aan de basis van de in Europa overeengekomen politieke doelstelling van «gegarandeerde toegang tot de ruimte» (*Guaranteed Access to Space*). Daarnaast maken de eerdergenoemde Europese lanceerbasis Kourou in Frans-Guyana en een lanceerbeleid voor Europese institutionele satellieten onderdeel uit van deze gegarandeerde toegang tot de ruimte. In 2019 en 2020 is de Tweede Kamer geïnformeerd over de huidige geopolitieke spanningen en het belang van het nadrukkelijk op de nationale en Europese agenda zetten van Europese autonome toegang tot de ruimte (*Kamerstukken II 2018/19*, 24446, nr. 64 en *Kamerstukken II 2019/20*, 24446, nr. 70). Dit omdat de ruimtevaartketen, van draagraketten tot satellieten en andere toepassingen uit de ruimtevaart, vitale economische en maatschappelijke functies vervult. Een belangrijk uitgangspunt voor ruimtevaartprogramma's van ESA en de EU, waarin Nederland volop participeert, is dan ook dat Europa in de ruimte controle houdt over de ruimtevaartketen, om zo de continuïteit, veiligheid en integriteit van de Europese infrastructuur te borgen.

Het ontwikkelen en bouwen van lanceervoertuigen wordt sinds het begin van de Europese ruimtevaart gedaan door een conglomeraat van Europese industrieën. Nederlandse industrieën maken hiervan deel uit. Nederlandse bedrijven, zoals Airbus DSNL en APP B.V., zijn onder andere verantwoordelijk voor het ontwikkelen en produceren van delen van het motorframe van het lanceervoertuig en de ontstekers. Het conglomeraat van Europese industrieën is voor de financiering van de ontwikkelingsprogramma's primair aangewezen op ESA. Na de ontwikkelingsfase wordt de productie in principe door dezelfde industriële partijen ter hand genomen.

Sinds de eerste lancering in 2002 heeft Ariane 5 een belangrijke rol gespeeld in zowel de institutionele als de commerciële lanceringen. In de commerciële markt had het een tijd lang ruim vijftig procent van de wereldmarkt in handen.

Vanaf 2010 werd echter duidelijk dat een nieuwe koers noodzakelijk was. Hoewel extreem betrouwbaar, is de Ariane 5 ook relatief duur. De traditionele markt van grote telecomsatellieten is aan het verschuiven naar constellaties van meerdere, kleine satellieten waarvoor Ariane 5 niet geschikt is. Daarnaast is er de opkomst van commerciële aanbieders van lanceerdiensten, met name eerder genoemde SpaceX, die de prijzen in de markt flink onder druk zette. Vanaf 2012 is het dan ook nodig geweest om Ariane 5 van structurele exploitatieondersteuning te voorzien.

2.2. De besluitvorming

ESA heeft een Raad. Aan dit bestuurslichaam worden ESA-programma's, zoals het draagraketten-programma, ter goedkeuring voorgelegd. De Raad bestaat uit vertegenwoordigers van de lidstaten en komt in vergadering bijeen hetzij op het niveau van afgevaardigden, hetzij op ministerieel niveau in een Ministeriële Conferentie.

In 2012 is tijdens de Ministeriële Conferentie van ESA besloten een tweesporen-beleid te voeren: (1) er zouden nieuwe, effectievere en goedkopere lanceervoertuigen worden ontwikkeld; en (2) dit zou gebeuren onder een nieuwe samenwerkingsstructuur (*governance*) met een duidelijke verdeling van verantwoordelijkheden, met name ten aanzien van kosten en risico's.

Op de ESA-Ministeriële Conferentie van 2014 is dit verder uitgewerkt in het opstarten van twee nieuwe programma's ter ontwikkeling van:

1. De Ariane 6. Deze komt in twee versies, met vier of twee vaste brandstof *boosters*. Ariane 64 adresseert de commerciële markt die Ariane 5 ook had, Ariane 62 is voor lichtere, vooral institutionele missies. Het vervangt daarmee ook de Sojoez die de komende jaren uitgefaseerd zal worden. Doel is een vijftig procent kostenreductie ten opzichte van de Ariane 5 voor dezelfde prestatie.
2. De Vega C, een zwaardere versie van de huidige Vega. Als eerste trap³ zal worden gebruikt de P120, de *booster* van Ariane 6. De P120 is ontworpen om met minimale aanpassingen zowel als een van de aanjagers van de eerste trap van Ariane 6 te dienen zowel als de eerste trap zelf te zijn van de kleinere Vega. Daardoor is schaalvoordeel en synergie tussen de twee systemen te bereiken. Vega C zal vijftig procent meer kunnen lanceren tegen dezelfde prijs als Vega.

Werd tot 2014 het ontwerp van een lanceervoertuig tot in detail door ESA gespecificeerd, nu is afgesproken dat de industrie zelf het ontwerp mag bepalen, zolang aan een beperkt aantal *High Level Requirements* is voldaan. De ESA-lidstaten financieren de ontwikkeling. Wat betreft de exploitatie is afgesproken dat de industrie de commerciële exploitatie geheel voor eigen rekening en risico doet, zonder financiële steun en een vaste prijs garandeert voor institutionele lanceringen, tegenover een garantie van minimaal vijf institutionele lanceringen per jaar.

Destijds in 2005 is in een Ministeriële Conferentie een resolutie over de lanceervoertuigen (ESA/C-M/CLXXXV/Res.3 (final)) aangenomen. Deze resolutie vormde de basis voor Verklaring 2007. In punt III van die resolutie zijn de uitgangspunten geformuleerd voor de exploitatiefase van de lanceervoertuigen. De principes waarop dit gemeenschappelijk kader is gebaseerd, zijn:

1. gegarandeerde toegang voor Europa tot de ruimte met behulp van:
 - a. lanceervoertuigen die zijn ontwikkeld en worden geproduceerd door de Europese industrie, primair ontworpen voor de behoefte aan lanceercapaciteit voor Europese institutionele missies;
 - b. een operationele lanceerbasis;
 - c. toereikende Europese industriële competenties;
2. de Europese lanceerbasis Kourou in Frans-Guyana zal operationeel worden gehouden, zodat alle ESA-lidstaten er beschikking over hebben;
3. Europese lanceervoertuigenprogramma's zullen primair gericht zijn op onderzoek, technologie en ontwikkelingsactiviteiten om zo, samen met nationale ruimtevaartprogramma's, Europese industriële capaciteiten in stand te houden; en
4. nadat lanceervoertuigen zijn ontwikkeld in ESA-kader, zal een leverancier van lanceerdiensten, waarin de belangen van de Europese industrie zijn weerspiegeld, worden belast met de exploitatie van de lanceervoertuigen.

Deze principes zijn in de Ministeriële Conferentie van 2014 in de Resolutie ESA/C-M(2014)3, rev 1, bestendigd. Tevens is in punt 10 van deze Resolutie aan de ESA-lidstaten verzocht de bestaande verklaring te vernieuwen in het licht van de onder paragraaf 2.1 beschreven nieuwe programma's en nieuwe *governance*. In die Ministeriële Conferentie is met het verzoek ingestemd.

3. Verklaring 2017

Verklaring 2017 regelt evenals Verklaring 2007 de onderlinge verplichtingen tussen de verdragspartijen in de exploitatiefase van de lanceervoertuigen Ariane en Vega, alsmede van het lanceervoertuig Sojoez vanaf de Europese lanceerbasis Kourou in Frans-Guyana. Deze bestaande verplichtingen zijn in Verklaring 2017 vastgelegd in onder meer artikel I, eerste en vijfde lid. Verklaring 2017 volgt, net als Verklaring 2007, het internationale aansprakelijkheidsregime voor schade veroorzaakt door een lancering (uitgewerkt in de op 29 maart 1972 te Londen, Moskou en Washington tot stand gekomen Overeenkomst inzake de internationale aansprakelijkheid voor

³ Een raket bestaat uit meerdere onderdelen, de zogenoemde trappen die elk beschikken over een eigen motor en brandstof en die in de loop van een lancering een voor een worden losgekoppeld.

schade veroorzaakt door ruimtevoorwerpen; hierna het ESA-Aansprakelijkheidsverdrag van 1972; Trb. 1979, 20).

Nieuw in Verklaring 2017 is dat binnen ESA afgesproken is dat de commerciële exploitatie van de lanceervoertuigen door Arianespace zal gebeuren. Wat betreft de exploitatie is afgesproken dat de industrie de commerciële exploitatie geheel voor eigen rekening en risico doet, zonder financiële steun en een vaste prijs garandeert voor institutionele lanceringen, tegenover een garantie van minimaal vijf institutionele lanceringen per jaar.

Verklaring 2017 omvat de hiervoor geschetste vernieuwing van lanceervoertuigen en de nieuwe samenwerkingsstructuur. De desbetreffende bepalingen worden hieronder in paragraaf II toegelicht.

Verklaring 2017 is net als Verklaring 2007 een noodzakelijke aanvulling op de volgende activiteiten in ESA-kader op het gebied van lanceervoertuigen:

- de ontwikkeling van de Ariane 6.
- de doorontwikkeling van de Vega naar Vega C.
- de (aflopende) exploitatie van de Sojoez lanceervoertuig vanaf de Europese lanceerbasis Kourou in Frans-Guyana.

Verklaring 2017 regelt namelijk de juridisch bindende verplichtingen tussen de verdragspartijen onderling in de exploitatiefase van de lanceervoertuigen. Het geeft vervolgens ook aan welke verplichtingen ESA, vertegenwoordigd door de Directeur-Generaal van ESA, op zich dient te nemen en welke kwesties geregeld moeten worden tussen ESA en de leverancier van lanceerdiensten (*Launch Service Provider*; hierna: LSP). Tenslotte gaat Verklaring 2017 in op de verdeling van de aansprakelijkheid van staten in geval er internationale schadeclaims worden ingediend bij ESA voor het mislukken van een lancering.

Naar het oordeel van de regering bevat Verklaring 2017 een aantal eenieder verbindende bepalingen in de zin van de artikelen 93 en 94 Grondwet, die aan natuurlijke personen dan wel rechtspersonen rechtstreeks rechten toekennen of plichten opleggen. Het betreft de volgende bepalingen:

- Artikel I, vijfde lid, waarin is opgenomen dat de uitvoering van de exploitatiefase van de door ESA ontwikkelde lanceervoertuigen en van het lanceervoertuig Sojoez dat vanaf de Europese lanceerbasis Kourou in Frans-Guyana wordt geëxploiteerd, toevertrouwd wordt aan een LSP (in casu Arianespace);
- Artikel I, tiende lid, onderdelen a en c, waarin een procedure ten aanzien van de 'Verkoopcontrolecommissie' wordt beschreven, bij verkoop van een lanceerdienst aan een afnemer die niet onder de rechtsmacht van een ESA-lidstaat valt;
- Artikel I, elfde lid, waarin is opgenomen dat de verdragspartijen al het mogelijke doen, om zover noodzakelijk voor exploitatie van de draagraketten, aan de LSP bepaalde bezittingen en rechten ter zake van intellectueel eigendom ter beschikking te stellen en de LSP toegang tot technische informatie uit draagrakettenprogramma's te verschaffen;
- Artikel I, twaalfde lid, over de inspanningsverplichting van de verdragspartijen met betrekking tot de industriële kwaliteitsbewaking van de draagraketten; en
- Artikel III, eerste en tweede lid, waarin is opgenomen welke verplichtingen van de LSP enerzijds en ESA anderzijds, worden vastgelegd in een privaatrechtelijke overeenkomst.

4. Koninkrijkspositie

Het op 30 mei 1975 te Parijs tot stand gekomen Verdrag tot oprichting van een Europees Ruimte-Agentschap (Trb. 1975, 123, hierna: ESA-Verdrag) geldt, wat het Koninkrijk betreft, alleen voor het Europese deel van Nederland. Vanwege samenhang tussen de ESA-lidstaten en de verdragspartijen bij Verklaring 2017 wordt de goedkeuring, evenals bij Verklaring 2007, alleen voor het Europese deel van Nederland gevraagd.

II. ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING

Artikel I (Doelstelling en verplichtingen van partijen)

De verdragspartijen komen overeen de exploitatiefase in handen te leggen van een commerciële partij, de LSP (vijfde lid). Onder de exploitatiefase wordt verstaan de fase nadat het lanceervoertuig is gekwalificeerd en omvat de seriematige productie van het lanceervoertuig, het inbouwen of integreren van de met het voertuig te vervoeren lading (satellieten of andere ruimtevoorwerpen), en de lancering- en marketingactiviteiten ten behoeve van de exploitatie. De LSP is op dit moment Arianespace, een naar Frans recht opgerichte onderneming. De aandeelhouders van Arianespace zijn ArianeGroup en de Europese bedrijven die deelnemen aan de productie van de lanceervoertuigen. Anders dan Verklaring 2007 heeft ArianeGroup, als meerderheidsaandeelhouder van Arianespace en als hoofdaannemer van de Ariane 6, een gedeelde verantwoordelijkheid met Arianespace voor de technische en commerciële risico's. Voor Vega C liggen de commerciële risico's bij Arianespace.

De uitwerking van de verplichtingen die Arianespace heeft ten opzichte van ESA en haar lidstaten, is geregeld in een aparte, privaatrechtelijke overeenkomst. Met verwijzing naar artikel II, derde lid, van Verklaring 2017 geven de verdragspartijen de Directeur-Generaal van ESA het mandaat om bestaande overeenkomsten te heronderhandelen.

Om de lancering te kunnen laten plaatsvinden, is het noodzakelijk dat de Europese lanceerbasis Kourou in Frans-Guyana, in dit artikel I en hierna aangeduid als CSG (*Centre Spatial Guyanais*), in operationele staat wordt gehouden (zevende lid). De verdragspartijen spreken af hiervoor zorg te dragen en de financiering ervan te garanderen. In de ruimtevaartwereld is het gebruikelijk dat niet de leverancier van de lanceerdiensten deze financiering op zich neemt, maar de overheid op wiens territorium de lanceerbasis ligt. Omdat het hier een Europese faciliteit betreft, ligt het voor de hand dat de financiering ervan via een Europees (lees: ESA) programma geschiedt.

Er is een volgorde afgesproken waarin lanceervoertuigen in aanmerking komen voor een lancering vanaf CSG (achtste lid):

1. de in het kader van de ESA ontwikkelde lanceervoertuigen (Ariane en Vega);
2. de Sojoez;
3. andere lanceervoertuigen.

De verdragspartijen spreken af dat voor nationale institutionele missies de voorkeur zal worden gegeven aan Europese lanceervoertuigen, tenzij de kosten onredelijk hoog zijn ten opzicht van alternatieven. Tevens zal er een *framework* worden opgezet waarin ook voor Europese institutionele missies de voorkeur aan deze lanceervoertuigen wordt gegeven (negende lid). Lanceerdiensten ten behoeve van commerciële satellieten is een open markt, waarop Arianespace in concurrentie met andere lanceerdienstverleners (zoals SpaceX) lanceerdiensten aanbiedt. De institutionele markt biedt echter wel een stevige basis waardoor de vaste kosten voor commerciële lanceringen, en daarmee de prijs daarvan, flink gedrukt kunnen worden.

Er is een zogenoemde 'Verkoopcontrolecommissie' (tiende lid). Deze commissie die op ad hoc basis bijeenkomt, heeft de bevoegdheid na te gaan of de levering van een lanceerdienst indruist tegen de VN-verdragen inzake het vreedzaam gebruik van de ruimte (zoals het op 27 januari 1967 te Londen, Moskou en Washington tot stand gekomen Verdrag inzake de beginselen waaraan de activiteiten van Staten zijn onderworpen bij het onderzoek en gebruik van de kosmische ruimte, met inbegrip van de maan en andere hemellichamen; Trb. 1967, 31) of het ESA-Verdrag. De Directeur-Generaal van ESA houdt de verdragspartijen op de hoogte van voorgenomen leveringen aan staten die niet lid zijn van ESA of aan afnemers die niet onder de rechtsmacht van een lidstaat van ESA vallen. Concreet betekent dit dat deze commissie bijeenkomt wanneer een lanceerdienst wordt geleverd aan een niet-ESA lidstaat en het vermoeden bestaat dat dit land zich niet houdt aan de VN-verdragen voor het vreedzaam gebruik van de ruimte. Het zou in dat geval kunnen gaan om de lancering van een satelliet die voor een niet-vreedzaam doel wordt gebruikt. Indien een verdragspartij meent dat een lanceerdienst zich niet verdraagt met de uitgangspunten van Verklaring 2017, bijvoorbeeld bij een lancering in verband met een niet-vreedzaam doel, kan

zij, met in achtneming van het tiende lid, onderdeel c, na overleg tijdelijk haar verdragsverplichtingen opschorten, mits zij ESA en de andere verdragspartijen binnen één maand officieel daarvan in kennis stelt en zij de verplichtingen nakomt die zij met betrekking tot andere leveringen op zich heeft genomen.

Er vindt overleg plaats wanneer lanceerdiensten worden geleverd aan een land waarvoor men een speciale regeling inzake garanties of exportfinanciering wil treffen (dertiende lid).

Artikel II (Mandaat van het Agentschap)

De uitvoering en de zorg voor de implementatie van de verklaring dragen de verdragspartijen op aan de Directeur-Generaal van ESA (eerste lid). De ESA-Raad heeft in de eerdergenoemde resolutie ESA/C/CCLXX/Res.3(final) dit mandaat gegeven (tweede lid).

De verplichtingen die in de verklaring zijn gedefinieerd voor de LSP worden in een privaatrechtelijke overeenkomst, genaamd Vega en Ariane *Exploitation Agreements* (LEA), tussen ESA en de LSP vastgelegd (derde lid). Op dit moment liggen deze verplichtingen vast in de LEA afgesloten tussen ESA en Arianespace van 1 januari 2009. Deze overeenkomst zal op basis van Verklaring 2017 dienen te worden aangepast. Welke verplichtingen moeten worden geregeld, wordt hieronder bij artikel III toegelicht.

In het vierde lid worden de informatieverplichtingen die de Directeur-Generaal van ESA op zich neemt, geregeld. Allereerst wordt aangegeven dat de ESA-Raad de daarin omschreven rapportages ontvangt. In de praktijk is dit vrijwel altijd de Programmaraad voor lanceervoertuigen, die de opdracht van de ESA-Raad heeft gekregen om alle activiteiten met betrekking tot lanceervoertuigen te volgen en daarover aanbevelingen aan de ESA-Raad te doen.

De rapportages dienen de verdragspartijen inzicht te geven in de uitvoering van de verklaring, onder andere over de voortgang van de verkoop van lanceervoertuigen en de algehele gang van zaken bij de Arianespace. Dit is van groot belang omdat de ESA-lidstaten in het verleden hebben bijgedragen aan de exploitatie, en moeten kunnen voorzien of dit in de toekomst ook nodig zal zijn.

De Directeur-Generaal van ESA dient nauw samen te werken met Arianespace, vooral met betrekking tot de kwaliteitscontrole en de door Arianespace te betalen prijzen voor het leveren van de hardware, met name de draagraketten zelf (negende lid). Hij heeft vanuit zijn positie als opdrachtgever voor de ontwikkeling van de lanceervoertuigen een goed zicht op de kwaliteit/prijs verhouding van de verschillende (onder)delen van een lanceervoertuig. Deze kennis zal hij inzetten ten behoeve van Arianespace.

Artikel III (Door de leverancier van lanceerdiensten op zich te nemen verplichtingen en daarmee verband houdende verplichtingen van de hoofdaannemers van het lanceersysteem)

Eerste lid

Het is gelet op de structuur van de ruimtevaartsector gebruikelijk dat overheden een belangrijke zeggenschap hebben over de wijze waarop de met overheidsgeld ontwikkelde lanceervoertuigen en de daarmee verwante diensten op de markt worden gebracht (eerste lid, aanhef). De Directeur-Generaal van ESA sluit namens ESA een privaatrechtelijke overeenkomst (de eerdergenoemde *Launcher Exploitation Agreement* – LEA) met de LSP. In die overeenkomst staan alle verplichtingen van de LSP enerzijds en ESA anderzijds genoemd. In artikel III is opgenomen welke verplichtingen in ieder geval opgenomen moeten worden in de overeenkomst.

De belangrijkste verplichting die de LSP op zich dient te nemen, is de exploitatie van de in het kader van de ESA ontwikkelde lanceervoertuigen (onderdeel c). Tevens dient de LSP de exploitatie van Sojoez vanaf CSG op zich te nemen, tot uitfasering wanneer de Ariane 62 operationeel is. Als de LSP andere activiteiten wil ondernemen dan zal zij daarvoor eerst de ESA-Raad consulteren. Zulke nieuwe activiteiten zullen geen negatieve invloed mogen hebben op het hoofddoel van de LSP.

De LSP moet een beleid opstellen waarin de nuttige lading voor de verschillende lanceervoertuigen zo wordt verdeeld dat de exploitatie van beiden geoptimaliseerd wordt, rekening houdend met minimale tempo's die nodig zijn om ieder lanceervoertuig industrieel levensvatbaar te houden (onderdeel d).

De LSP zal een bedrijfsplan moeten opstellen op basis van enkele met ESA overeengekomen uitgangspunten, zoals kosten, betrouwbaarheid, lanceerfrequentie en lanceerschema (onderdelen e en f). Dit bedrijfsplan moet, wat betreft de in het kader van de ESA ontwikkelde lanceervoertuigen, ook onderschreven worden door de hoofdaannemer ArianeGroup.

In de LEA zullen daarnaast bepalingen moeten worden opgenomen over de industriële verdeling van werk (onderdelen f en g). Het principe van «georeturn» houdt in dat de industrie en kennisinstellingen in een ESA-lidstaat opdrachten verkrijgen voor hetzelfde bedrag waarvoor een ESA-lidstaat meedoet aan een ontwikkelingsprogramma van ESA. De LSP krijgt de opdracht het georeturn principe ook voor de aanschaf van lanceervoertuigen ten behoeve van de lanceerdiensten te respecteren, in ieder geval op het niveau van zgn. "Tier 1" toeleveranciers, zoals in Nederland Airbus DSNL en APP B.V. Alleen bij wanprestatie of onredelijke prijsverhoging mag daarvan worden afgeweken.

In de onderdelen i, j, k en l wordt beschreven hoe de LSP moet omgaan met schadevergoedingen in geval er een lancering mislukt. De LSP dient een verzekering af te sluiten tot een maximum van € 60 miljoen voor eventuele claims als gevolg van een mislukte lancering. In feite komt de eerste € 60 miljoen schade voor rekening van de LSP. Daar de LSP een private onderneming is, zal een mogelijke claim onder het eerdergenoemde ESA-Aansprakelijkheidsverdrag van 1972 nooit worden ingediend bij de LSP maar altijd bij de Franse overheid (zie hierna toelichting op artikel IV). Bij een mislukte Vega lancering worden de Franse overheid en ESA conform het in artikel IV afgesproken regime verantwoordelijk gesteld voor de betaling van de schadeloosstelling.

De financiering van de Europese lanceerbasis Kourou, CSG, is een gezamenlijk inspanning van ESA-lidstaten en van Arianespace en zijn aandeelhouders (Europese industrie). In onderdeel n wordt dit bevestigd door aan te geven dat de LSP dient bij te dragen aan de financiering van de kosten die verbonden zijn aan het gebruik van deze lanceerbasis.

De Directeur-Generaal van ESA dient met de LEA rechten te krijgen om de boeken in te zien van de LSP (onderdeel o). Hiermee willen de verdragspartijen een grip houden op het reilen en zeilen van de LSP.

De Europese (ESA) en nationale institutionele vluchten moeten in principe kostenvrij een optie voor een vluchtmogelijkheid kunnen krijgen (onderdeel q). Als er zich een betalende klant voor een optie op een bepaalde vlucht aandient, kunnen ESA of een verdragspartij deze kostenvrije optie omzetten in een betalende. Zij behouden dan hun prioriteit.

Tweede lid

De LSP zal van de verdragspartijen kosteloos de beschikking krijgen over alle benodigde informatie, zoals technische productspecificaties. Voorts zal de LSP ook de beschikking om niet krijgen van alle faciliteiten, machines en werktuigen die eigendom van ESA zijn en die ontwikkeld zijn in het ontwikkelingsprogramma. Tenslotte zullen intellectuele eigendomsrechten van ESA die voortvloeien uit de ESA-ontwikkelingsprogramma's aan de LSP ter beschikking worden gesteld. Veel intellectuele eigendomsrechten zijn echter in handen van de industriële partijen.

Derde lid

In dit lid wordt aangegeven dat de LSP en ESA in nauw contact met elkaar dienen te staan om alle relevante trends en ontwikkelingen goed te volgen. Ontwikkelingsprogramma's kunnen niet anders tot stand komen dan in nauw contact met onder andere de LSP die de ontwikkelingen op de commerciële markt voor lanceerdiensten op de voet volgt.

Artikel IV (Aansprakelijkheid voor schade veroorzaakt door een lancering)

Verklaring 2017 regelt de aansprakelijkheid voor schade veroorzaakt door een lancering. Frankrijk is onder artikel I van het eerdergenoemde ESA-Aansprakelijkheidsverdrag van 1972 altijd als lanceerstaat te beschouwen. Lanceervoertuigen die vanaf CSG in Frans-Guyana worden gelanceerd, gaan vanaf Frans grondgebied naar de ruimte en daarmee is Frankrijk in ieder geval altijd lanceerstaat.

Ten aanzien van de verschillende lanceervoertuigen zijn verschillende regimes, bepaald in de onderdelen a, b en c van dit artikel, ontwikkeld.

Met betrekking tot een mislukte lancering van een Ariane lanceervoertuig heeft de Franse staat zoals gebruikelijk de aansprakelijkheid op zich genomen, indien een schadeclaim wordt toegewezen.

In ESA-kader is afgesproken dat voor de Vega lanceringen of voor mogelijk andere (nieuwe), nog te ontwikkelen (ESA-) lanceervoertuigen, de kosten voor een schadeloosstelling verdeeld worden over Frankrijk en de deelnemende ESA-landen. Bij die laatste gaat het om landen die zowel participeren in het ontwikkelingsprogramma als omzet behalen met het (toe)leveren aan een ESA-lanceervoertuig. Frankrijk draagt een derde van de kosten en deelnemende ESA-landen de overige twee derde.

Wat betreft een mislukte lancering van Sojoez vanaf CSG staat de Franse staat garant voor eventuele schadeclaims.

In de onderdelen d en e van artikel IV wordt een uitzondering gemaakt op deze bepalingen als de oorzaak van een mislukte lancering ligt bij een door ESA ontwikkelde satelliet of als ESA-personeel of personeel uit een van de ESA-lidstaten (met uitzondering van Frans personeel) opzettelijk de mislukking heeft veroorzaakt.

Voor Nederland betekent de in dit artikel IV opgenomen aansprakelijkheidsregeling dat wat betreft het Ariane lanceervoertuig er geen wijziging van het aansprakelijkheidsregime optreedt.

In Vega participeert Nederland ook en zal dus ook voor eventuele schadeclaims mede verantwoordelijk zijn naar rato van zijn bijdrage van 3,5 procent aan het ontwikkelingsprogramma voor Vega. Dit percentage is vastgelegd in de programmadeclaratie voor het Vega-ontwikkelingsprogramma (ESA/C/CXXXIVRes.3 (final) en ESA/C(2005)59).

Nederland is geen deelnemer aan het programma voor de lancering van Sojoez vanaf CSG.

Hierbij moet worden opgemerkt dat in de historie van de ruimtevaart er nog nimmer een schadeclaim onder het ESA-Aansprakelijkheidsverdrag van 1972 is ingediend.

Artikel V (Inwerkingtreding, werkingsduur, herzieningen en geldigheid)

Dit artikel bevat de slotbepalingen. Ingevolge het eerste lid treedt Verklaring 2017 in werking wanneer twee derde van de Staten die partij zijn bij Verklaring 2007, hun instemming met Verklaring 2017 middels een bekrachtiging of aanvaarding kenbaar hebben gemaakt bij de Directeur-Generaal van ESA. Aangezien het verdrag niet binnen een termijn van twee jaar na de totstandkoming ervan in werking is getreden, bepaalt dit lid dat, om mogelijke maatregelen te bespreken, de Directeur-Generaal van ESA een vergadering bijeenroep van de Staten die partij zijn bij Verklaring 2007, die deze Verklaring 2017 definitief hebben vastgesteld en het voornemen hebben om Partij te worden. Daarnaast is in dit lid aangegeven dat de bepalingen van Verklaring 2007 blijven gelden voor de Staten die partij zijn bij die Verklaring, maar geen partij worden bij Verklaring 2017. Voor de Staten die partij zijn bij Verklaring 2007 en partij worden bij Verklaring 2017, hebben de bepalingen van Verklaring 2017 voorrang.

In het vierde lid is vastgelegd dat Verklaring 2017 van toepassing is tot uiterlijk 2035. Daarbij is, evenals bij Verklaring 2007⁴, bepaald dat de bepalingen van het verdrag ook na de vervaldatum van toepassing blijven om de uitvoering mogelijk te maken van lanceercontracten die de leverancier van lanceerdiensten tot en met eind 2035 zal afsluiten.

Het zesde lid beschrijft de procedure voor het wijzigen van de Verklaring. Een wijziging die door alle verdragspartijen dient te worden aanvaard, behoeft alhier parlementaire goedkeuring.

De overige slotbepalingen van artikel V, die gebruikelijk zijn voor een verdrag, behoeven geen toelichting.

Artikel VI (Geschillen)

Voor geschillenbeslechting wordt verwezen naar artikel XVII van het eerdergenoemde ESA-Verdrag. Dit artikel bevat een procedure voor de beslechting van geschillen en stelt dat geschillen onderworpen kunnen worden aan arbitrage. De uitspraak van het Scheidsgerecht is bindend voor partijen bij het geschil en er is geen beroepsmogelijkheid.

De Staatssecretaris van Economische Zaken en Klimaat,

De Minister van Buitenlandse Zaken,

⁴ Zie artikel V, derde lid, van Verklaring 2007: “..... is deze Verklaring van toepassing vanaf 1 januari 2009 tot en met ultimo 2020. De bepalingen van deze Verklaring blijven ook na de vervaldatum van toepassing teneinde, al naargelang van toepassing, de uitvoering van lanceercontracten die de leverancier van lanceerdiensten tot en met ultimo 2020 afsluit, mogelijk te maken.”