

Vergaderjaar 2008–2009 A

**31 960**

**Verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Republiek Madagaskar inzake luchtdiensten, met Bijlage; Antananarivo, 6 november 2008**

**Nr. 1**

**BRIEF VAN DE MINISTER VAN BUITENLANDSE ZAKEN**

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

Den Haag, 14 mei 2009

Ter griffie van de Eerste en van de Tweede Kamer der Staten-Generaal ontvangen op 20 mei 2009.

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 19 juni 2009.

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 het op 6 november 2008 te Antananarivo totstandgekomen verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Republiek Madagaskar inzake luchtdiensten, met Bijlage (Trb. 2008, 220).

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

De goedkeuring wordt alleen voor Nederland gevraagd.

De Minister van Buitenlandse Zaken,  
M. J. M. Verhagen

## **TOELICHTENDE NOTA**

### **Inleiding**

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

Als gevolg van de wens van Madagaskar de codeshare (het gebruik maken van een eigen vluchtnummer voor een vlucht van een andere luchtvaartmaatschappij) door de KLM op vluchten van Air France naar Madagaskar te formaliseren in een luchtvaartverdrag, vonden op 18 en 19 april 2006 bilaterale besprekingen tussen de luchtvaartautoriteiten van beide landen te Den Haag plaats. Deze besprekingen hebben geresulteerd in overeenstemming over een tekst voor een luchtvaartverdrag. Met dit verdrag wordt beoogd een modern kader te scheppen dat recht doet aan de ontwikkelingen in de luchtvaart, waarbij de luchtvaartsector in staat wordt gesteld luchtvaartdiensten aan te bieden die aan de vraag in de markt voldoen.

### **Inhoud van het verdrag**

Om te voldoen aan de gevolgen van de uitspraak van het Europese Hof van Justitie van 5 november 2002 in de zogenoemde «Open Skies» zaken, is op de 2515e Raad Vervoer van 5 juni 2003 afgesproken het voorstel voor een verordening van de Europese Commissie inzake de onderhandelingen over en de tenuitvoerlegging van overeenkomsten inzake luchtdiensten tussen lidstaten en derde landen (COM/2003/0094) voorlopig en waar mogelijk toe te passen teneinde te voorzien in gemeenschappelijke regels voor bilaterale verdragen voor luchtdiensten.

Verordening (EG) nr. 847/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 inzake onderhandelingen over en de uitvoering van overeenkomsten inzake luchtdiensten tussen lidstaten en derde landen (PbEG L 157) is inmiddels in werking getreden. Het voorstel voor de verordening en de definitieve verordening zijn bij de voorbereiding van het onderhavige verdrag in acht genomen.

In relatie tot de vestigingseisen is beleidsmatig aanknopings gezocht bij artikel 43 EG- verdrag (geconsolideerde Nederlandse tekst in Trb. 2003, 150) alsmede de jurisprudentie van het Europese Hof van Justitie op dit gebied. Op grond hiervan wordt ter beoordeling van de vraag of een communautaire luchtvaartmaatschappij daadwerkelijk gevestigd is in Nederland, getoetst aan de criteria van daadwerkelijke integratie in de nationale economie en permanente aanwezigheid in Nederland. Daarbij moet er sprake zijn van daadwerkelijke en effectieve uitoefening van activiteiten op het gebied van de luchtvaart met het oogmerk zulks langdurig te doen, waarbij de rechtsvorm van de onderneming niet doorslaggevend wordt geacht.

### **Artikelsgewijze toelichting**

Voor het uitvoeren van de luchtdiensten voorziet het verdrag in een meervoudige aanwijzing van luchtvaartmaatschappijen, waardoor er ruimte in de markt wordt gecreëerd (artikel 3). In de oorspronkelijk door Nederland voorgestelde tekst was een uitgebreidere aanwijzingsformulering opgenomen, waarvan de strekking gelijk was aan de tekst van het verdrag tussen Madagaskar en Frankrijk. Dit artikel bevatte echter op sommige punten dubbele en niet logische formuleringen, zodat voor de onderhavige formulering is gekozen.

De aanwijzing aan iedere zijde van de luchtvaartmaatschappijen geschiedt, zoals gebruikelijk, door de verdragsluitende partijen (artikel 3, eerste lid). In dat kader houden ze eveneens toezicht op het gebruik van de verleende rechten en hebben zij de bevoegdheid de verleende vergunning in te trekken of op te schorten (artikel 4).

De punten (luchthavens) waarop gevlogen kan worden zijn beperkt tot twee voor beide partijen bij het verdrag, aangezien de meeste luchthavens van Madagaskar niet geschikt zijn voor grotere intercontinentale vliegtuigen. Beide Verdragsluitende Partijen hebben ingevolge de routetabel vijfde vrijheidsrechten voor twee punten in Europa en twee punten in Afrika. De eilanden in de Indische Oceaan, zoals Réunion, de Comoren en Mauritius, worden hierbij gezien als tot het Afrikaanse continent behorend.

Teneinde de commerciële mogelijkheden voor de aangewezen luchtvaartmaatschappijen te vergroten zijn in het verdrag bepalingen opgenomen met betrekking tot bijvoorbeeld tarieven (artikel 5) en commerciële activiteiten, inclusief het vestigen van kantoren ter plaatse (artikel 6). In het artikel over de tarieven wordt aan de luchtvaartmaatschappijen ruime mogelijkheden gegeven naar eigen commercieel inzicht te handelen. Aangezien de laatste twee zinnen van artikel 5, derde lid, in relatie tot het tweede lid, waar het de overeenstemming betreft tussen partijen met betrekking tot het instellen van nieuwe tarieven, voor verwarring kan zorgen wanneer tussen partijen nog geen overeenstemming is bereikt over nieuwe tarieven, wordt in artikel 5, derde lid, verwezen naar de in artikel 20 neergelegde regeling voor de geschillenbeslechting, die ook voor geschillen (tussen partijen) over de tarieven van toepassing is.

Tevens is aan het verdrag een milieubepaling toegevoegd, op basis waarvan de aangewezen luchtvaartmaatschappijen alleen met moderne toestellen mogen opereren tussen beide landen (artikel 7).

Artikel 10, inzake belastingen, accijnzen en heffingen, bevat in het zesde lid de mogelijkheid in de toekomst accijns op vliegtuigbrandstoffen te heffen. Dit artikel loopt vooruit op het feit dat binnen de EU in de toekomst accijns op kerosine betaald zal dienen te worden.

In het verdrag is een artikel opgenomen ten aanzien van vermijding van dubbele belastingheffing (artikel 12). De in artikel 12, eerste lid, genoemde «plaats van daadwerkelijk management» ligt voor wat betreft de KLM en Martinair in Nederland.

Verder bestaat de mogelijkheid van het vrijelijk overmaken van gelden naar het eigen grondgebied (artikel 13). Hierbij is in artikel 13, tweede lid, gekozen voor de toevoeging van het woord «werk» aan de gebruikelijke «30 dagen»- termijn, aangezien Madagaskar afhankelijk is van de uitvoering hiervan door de administratie; de in het artikel genoemde 30-dagentermijn kan dan problemen opleveren.

Het verdrag bevat tenslotte de door Nederland gewenste zogenoemde veiligheidsclausule (artikel 16). Het toevoegen van een dergelijke bepaling is conform het beleid zoals vastgelegd in de Nota Veiligheidsbeleid Burgerluchtvaart van de Minister van Verkeer en Waterstaat (Kamerstukken II 1995/96, 24 804, nr. 2). Op basis van die bepaling kunnen luchtvaartautoriteiten maatregelen treffen wanneer er aanleiding is om aan de veiligheid van een toestel of haar bemanning te twijfelen.

Het verdrag bevat voor het overige de op luchtvaartgebied gebruikelijke bepalingen.

### **Bijlage**

De bijlage, die een integrerend onderdeel van het verdrag vormt, is aan te merken als zijnde van uitvoerende aard. Verdragen tot wijziging van de bijlage behoeven 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 tot goedkeuring voorbehouden.

### **Voorlopige toepassing**

Het verdrag wordt voorlopig toegepast vanaf de dag volgend op de datum van ondertekening, hetgeen noodzakelijk werd geacht met het oog op de wenselijkheid de luchtdiensten op basis van het verdrag, met de daarin opgenomen veiligheidsbepaling, voort te zetten.

### **Koninkrijkspositie**

Het verdrag zal, voor wat het Koninkrijk betreft, alleen voor Nederland gelden.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
C. M. P. S. Eurlings

De Minister van Buitenlandse Zaken,  
M. J. M. Verhagen