

Vergaderjaar 2015–2016

34 310

Verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Republiek Gambia inzake luchtdiensten tussen en via hun respectieve grondgebieden; Banjul, 27 mei 2015

A/ nr. 1

Ter griffie van de Eerste en van de Tweede Kamer der Staten-Generaal ontvangen op 2 oktober 2015.

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 1 november 2015.

Het advies van de Afdeling advisering van de Raad van State wordt niet openbaar gemaakt, omdat het zonder meer instemmend luidt (artikel 26, zesde lid jo vijfde lid, van de Wet op de Raad van State).

BRIEF VAN DE MINISTER VAN BUITENLANDSE ZAKEN

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

Den Haag, 1 oktober 2015

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 27 mei 2015 te Banjul tot stand gekomen verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Republiek Gambia inzake luchtdiensten tussen en via hun respectieve grondgebieden (Trb. 2015, 106).

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

De goedkeuring wordt alleen voor het Europese deel van Nederland gevraagd.

De Minister van Buitenlandse Zaken,
A.G. Koenders

Toelichtende nota

Inleiding

Op 10 december 2013 vonden te Durban, Zuid-Afrika, bilaterale onderhandelingen plaats tussen de luchtvaartautoriteiten van Gambia en Nederland. Deze besprekingen hebben geresulteerd in een concept-verdragstekst tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Republiek Gambia inzake luchtdiensten (hierna: het «Verdrag»). Na enkele kleine tekstuele aanpassingen in 2014 werd in januari 2015 door het Ministerie van Buitenlandse Zaken van Gambia medegedeeld dat Gambia akkoord gaat met de ontwerptekst.

De aanleiding voor het afsluiten van een luchtvaartverdrag was de wens van zowel in Nederland gevestigde EU luchtvaartmaatschappijen als Gambiaanse luchtvaartmaatschappijen om vluchten tussen Nederland en Gambia uit te voeren. Hierdoor ontstond bij de luchtvaartautoriteiten behoefte om een wettelijk kader voor het uitvoeren van deze vluchten overeen te komen.

Om te voldoen aan de uitspraak van het Europese Hof van Justitie van 5 november 2002 in de zogenaamde «Open Skies» zaken, is op 29 april 2004 Verordening (EG) nr. 847/2004 van het Europees parlement en de Raad (PbEU L 157) inzake onderhandelingen over en de uitvoering van overeenkomsten inzake luchtdiensten tussen lidstaten en derde landen (hierna: de «Uitspraak») vastgesteld. De desbetreffende artikelen zoals nu overeengekomen zijn in het Verdrag, zijn in lijn met het recht van de Europese Unie.

Omdat de relevante markt van luchtverbindingen uitsluitend bestreken wordt door het Europese deel van Nederland enerzijds en Gambia anderzijds, wordt de reikwijdte van het Verdrag beperkt tot het Europese deel van Nederland. Praktisch gezien heeft dit tot gevolg dat Nederland op grond van artikel 3 van het Verdrag slechts (Europese) luchtvaartmaatschappijen kan aanwijzen die gevestigd zijn in het Europese deel van Nederland.

Artikelsgewijze toelichting

Artikel 1

In artikel 1 staan de standaarddefinities om te voldoen aan de huidige eisen van een luchtvaartverdrag en de behoeften van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen, alsmede om aan te geven dat het lidmaatschap van de Europese Unie (EU), van het Europese deel van Nederland, gevolgen heeft voor het Verdrag.

Artikel 2

In dit artikel worden de (vervoers) rechten opgesomd die de aangewezen luchtvaartmaatschappijen onder het Verdrag mogen uitvoeren.

Artikel 3 en 4

In artikel 3, eerste lid, is bepaald dat elke Partij een onbeperkt aantal luchtvaartmaatschappijen mag aanwijzen om luchtvervoer te verrichten op de toegestane routes onder de Annex bij het Verdrag. Daarnaast zijn de artikelen 3 en 4, conform de uitspraak van het Europese Hof, zodanig aangepast dat ook in Nederland gevestigde luchtvaartmaatschappijen van andere EU Lidstaten door Nederland kunnen worden aangewezen (artikel 3) of, waar nodig, de aanwijzing kan worden ingetrokken, geschorst of beperkt, bijvoorbeeld als niet (langer) aan de vereisten voor eigendom wordt voldaan of de operaties niet (langer)

overeenkomstig standaarden van de Internationale Organisatie voor Burgerluchtvaart (hierna: ICAO) plaatsvindt (artikel 4).

Artikel 5

In dit artikel is bepaald dat het de aangewezen luchtvaartmaatschappijen vrij staat om hun tarieven vast te stellen op basis van commerciële marktoverwegingen. De mogelijkheid van interventie door de Partijen is daarbij beperkt tot bepaalde specifiek omschreven gevallen waaronder bijvoorbeeld misbruik van machtsposities of prijsdiscriminatie. Het tweede lid verklaart dat notificatie van de tarieven van onder het Verdrag door de ene Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij of maatschappijen door de andere Partij niet vereist wordt en dat de tarieven in stand blijven behoudens afkeuring onder het derde lid van dit artikel. Het derde lid belet een Partij eenzijdige actie te ondernemen ter voorkoming van het instellen of voortzetten van een bepaald tarief door de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) en voorziet hiertoe in een consultatieprocedure met de andere Partij.

Artikel 6

Teneinde tegemoet te komen aan de huidige eisen die de luchtvaartsector stelt.

Voor het uitoefenen van commerciële activiteiten, daaronder begrepen het uitoefenen van activiteiten op het grondgebied van de andere Partij, biedt het eerste lid van artikel 6 onder meer het recht van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen om kantoren te vestigen in het territorium van de andere Partij ter promotie en verkoop van luchtdiensten en andere daaraan gerelateerde producten (inclusief de inhuur van derden). Tevens voorziet artikel 6, tweede lid en derde lid, in de mogelijkheid voor luchtvaartmaatschappijen om eigen specialistisch personeel en management in het territorium van de andere Partij te laten werken, of om het personeel in te schakelen van een ander bedrijf dat door die Partij daartoe gemachtigd is.

De bepalingen over grondafhandeling in het vierde lid geven conform het Europese recht optimale mogelijkheden voor vrije keuze van geheel of gedeeltelijke grondafhandeling door de luchtvaartmaatschappij zelf of de aanwezige aanbieders van grondafhandelingsdiensten. In het zesde lid artikel worden de mogelijkheden voor samenwerking tussen luchtvaartmaatschappijen opgesomd, waaronder de mogelijkheid tot het aangaan van zogenaamde code-share overeenkomsten, hetgeen onder meer voor de bestaande luchtvaartallianties van groot belang is. Daarnaast is onder het zesde lid intermodaal vervoer onder de daarin opgesomde voorwaarden toegestaan voor passagiers, bagage, vracht, en post.

Al deze activiteiten kunnen slechts worden uitgevoerd met inachtneming van de voor de andere Partij geldende wet- en regelgeving op dat terrein, dat voor Nederland de toepasselijke Europese regelgeving omvat (zevende lid).

Artikel 7

Dit artikel maakt het voor luchtvaartmaatschappijen mogelijk het overstappen van passagiers op andere typen en aantallen toestellen op (delen van) de routes zoals neergelegd in het routeschema te faciliteren en – waar commercieel opportuun – gebruik te maken van partners. Voor de positie van Schiphol als mainport en transfer luchthaven is dit artikel eveneens van belang.

Artikel 8

In artikel 8 zijn bepalingen opgenomen om eerlijke concurrentie tussen de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide Partijen te waarborgen.

Elke Partij dient daarbij alle mogelijke middelen in te zetten om alle vormen van discriminatie of oneerlijke concurrentie ten opzichte van de aangewezen maatschappijen van de andere Partij teniet te doen. Het vierde lid verbiedt het opleggen van specifieke concurrentie vervalsende maatregelen.

Artikel 9

Artikel 9 bepaalt dat luchtvaartuigen van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen die op de internationale routes onder het Verdrag opereren, alsmede de normale uitrustingsstukken, reserveonderdelen, brandstofvoorraad, smeermiddelen en proviand (inclusief luchtwinkels) van de aangewezen luchtvaartmaatschappij vrijgesteld zijn van douanerechten, inspectiekosten en andere rechten en heffingen in het gebied van de andere Partij op voorwaarde dat zij aan boord blijven totdat zij weer worden uitgevoerd. Normale uitrustingsstukken, reserveonderdelen, brandstofvoorraad en smeermiddelen mogen met toestemming van de douanediens van de andere Partij worden afgeladen en kunnen onder toezicht gesteld worden van deze diensten. De kosten van diensten in het gebied van de andere Partij vallen niet onder de uitzonderingsregeling. De overeengekomen afspraken zullen eveneens gelden voor samenwerkende luchtvaartmaatschappijen. Overeenkomstig EU-wetgeving, kan Nederland een belasting op brandstof opleggen tussen een punt in het grondgebied in Nederland en het grondgebied van een andere EU-Lidstaat.

Artikel 10

In artikel 10 is onder meer verankerd dat de luchthavengelden en gebruikersheffingen die door de Partijen in rekening worden gebracht aan de aangewezen luchtvaartmaatschappijen transparant, redelijk, non-discriminatoire en kostengerelateerd zijn en proportioneel verdeeld worden over alle categorieën gebruikers van de desbetreffende luchthaven(s) of luchthavensystemen. Daarbij worden de Partijen aangespoord om consultaties tussen de bevoegde autoriteiten en de aangewezen luchtvaartmaatschappijen te entameren om informatie uit te kunnen wisselen die relevant is om de heffingen op een redelijk niveau vast te stellen.

Artikel 11

Dit Artikel geeft specifieke regels ter voorkoming van dubbele belasting van de inkomsten en winsten van een aangewezen luchtvaartmaatschappij gegenereerd op het grondgebied van de andere Partij.

Artikel 12

Artikel 12 garandeert dat de inkomsten uit verkoopactiviteiten van een aangewezen luchtvaartmaatschappij mogen worden uitgevoerd naar het land van herkomst. De transfer van de inkomsten kan na goedkeuring binnen maximaal 30 dagen plaatsvinden in inwisselbare munteenheden en zal niet worden belast, afgezien van de normaal door banken in rekening gebrachte kosten voor conversie en overboeking.

Artikel 13

De luchtvaartuigen van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen dienen op grond van artikel 13 te voldoen aan de wetten, regelingen en procedures van de andere Partij die betrekking hebben op navigatie van luchtvaartuigen alsmede aankomst in- en vertrek vanaf haar grondgebied. Voor de bemanning, passagiers, vracht en post gelden de wetten, regelingen en procedures voor onder meer immigratie, paspoorten, klaringen, en quarantaine van de andere Partij. Passagiers, bagage, vracht en post in doorvoer ondergaan een simpele controle, tenzij zich een specifieke dreiging voordoet. Geen van beide Partijen mag eigen luchtvaartmaatschappijen een voorkeurbehandeling geven bij douane,

immigratie, quarantaine en andere reguleringen, in het gebruik van de luchthaven, luchtverkeersleiding en soortgelijke faciliteiten.

Artikel 14

Geldende certificaten van luchtwaardigheid, bekwaamheid en vergunningen uitgegeven door de ene Partij dienen op grond van Artikel 14 te worden erkend door de andere Partij, mits deze voldoen aan de minimale eisen van het Verdrag van de Conventie. Elke Partij behoudt echter het recht om certificaten en licenties te weigeren die door de andere Partij aan haar onderdanen zijn toegekend. Voor Nederland betekent de erkenning dat deze in overeenstemming dient te zijn met vigerende EU wet- en regelgeving

Artikel 15

Dit artikel ziet toe op de naleving van door de ICAO uitgevaardigde standaarden voor luchtvaartveiligheid. Naast de primaire verantwoordelijkheid die wordt toegekend aan de Partij die de betrokken luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen, bieden de bepalingen uit dit artikel ook mogelijkheden inspecties uit te voeren als een vliegtuig van de andere partij landt op een luchthaven (zgn. platforminspecties). Indien niet of onvoldoende wordt voldaan aan de ICAO-standaarden kan een van beide partijen vragen om consultaties en kunnen als ultimum remedium de rechten van de betrokken luchtvaartmaatschappij worden gewijzigd, opgeschort of verboden totdat de geconstateerde tekortkomingen in het toezicht van de luchtvaartautoriteit zijn verholpen

Artikel 16

Artikel 16 van het Verdrag inzake beveiliging is geformuleerd volgens de meest recente beveiligingsvereisten voor de internationale burgerluchtvaart en somt op aan welke internationale verdragen op dit terrein de Partijen zich dienen te houden om aan hun wederzijdse verplichtingen te voldoen. Het artikel bepaalt in detail welke maatregelen er door Partijen genomen dienen te worden om de beveiliging te borgen en geeft in leden twee tot en met zeven specifieke regels en aanbevelingen over wederzijdse assistentie bij bepaalde dreigingen of onrechtmatige overname van civiele luchtvaartuigen alsmede de mogelijkheid om direct consultaties aan te vragen bij een redelijk vermoeden dat de andere Partij afwijkt van de bepalingen van dit artikel.

Artikel 17

Het verstrekken van informatie aan Partijen over vluchtschema's en operationele plannen door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen is, op de in dit artikel beschreven uitzonderingen na, niet noodzakelijk. Dit leidt tot administratieve lasten vermindering voor betreffende luchtvaartmaatschappijen.

Artikelen 18–24

De Artikelen 18 tot en met 24 bevatten procedurele standaardbepalingen over onder meer consultaties en wijziging van het verdrag, geschillenbeslechting, de wijze van inwerkingtreding, toepasselijkheid en opzegging van het Verdrag.

Bijlage

De Bijlage bij het Verdrag bevat de routetabel met een open routeschema voor de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide partijen. De luchtvaartautoriteiten en de luchtvaartmaatschappijen kunnen ter invulling van deze bijlage alleen binnen de door het Verdrag gestelde kaders opereren. De Bijlage is aan te merken als zijnde van uitvoerende aard. Verdragen tot wijziging van de Bijlage, behoeven derhalve ingevolge

artikel 7, onderdeel f, van de Rijkswet goedkeuring en bekendmaking verdragen geen parlementaire goedkeuring, tenzij de Staten-Generaal zich thans het recht tot goedkeuring terzake voorbehouden.

Koninkrijkspositie

Het Verdrag zal voor wat betreft het Koninkrijk der Nederlanden alleen voor het Europese deel van Nederland gelden. Het werd niet opportuun geacht om de reikwijdte van het Verdrag uit te breiden tot het Caribische deel van Nederland. Zie hiervoor ook de inleiding.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
W.J. Mansveld

De Minister van Buitenlandse Zaken,
A.G. Koenders