

Vergaderjaar 2021–2022

**36 116 (R2169)**

## **Verdrag inzake luchtdiensten tussen het Koninkrijk der Nederlanden, ten behoeve van Curaçao, en IJsland; Brussel, 20 september 2021**

### **A/ Nr. 1**

Ter griffie van de Eerste en van de Tweede Kamer der Staten-Generaal ontvangen op 27 mei 2022.

De wens dat het verdrag aan de uitdrukkelijke goedkeuring van de Staten-Generaal wordt onderworpen kan door of namens een van de Kamers of door ten minste vijftien leden van de Eerste Kamer dan wel dertig leden van de Tweede Kamer of door de Gevolmachtigde Minister van Curaçao te kennen worden gegeven uiterlijk op 26 juni 2022.

### **BRIEF VAN DE MINISTER VAN BUITENLANDSE ZAKEN**

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

Den Haag, 20 mei 2022

Overeenkomstig het bepaalde in artikel 2, eerste en derde lid, en artikel 5, eerste en tweede lid, van de Rijkswet goedkeuring en bekendmaking verdragen, de Raad van State van het Koninkrijk gehoord, heb ik de eer u hierbij ter stilzwijgende goedkeuring over te leggen het op 20 september 2021 te Brussel tot stand gekomen Verdrag inzake luchtdiensten tussen het Koninkrijk der Nederlanden, ten behoeve van Curaçao, en IJsland (Trb. 2021, nr. 125).

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

De goedkeuring wordt voor Curaçao gevraagd.

Aan de Gouverneur van Curaçao is verzocht hogergenoemde stukken op 27 mei 2022 over te leggen aan de Staten van Curaçao.

De Gevolmachtigde Minister van Curaçao is van deze overlegging in kennis gesteld.

De Minister van Buitenlandse Zaken,  
W.B. Hoekstra

## **TOELICHTENDE NOTA**

### **I. Inleiding**

De luchtvaartrelatie tussen Curaçao en IJsland wordt op dit moment geregeld in de op 22 maart 1950 te 's-Gravenhage tot stand gekomen Overeenkomst tussen de regering van het Koninkrijk der Nederlanden en de regering van de Republiek IJsland betreffende luchtvervoer (hierna: de Overeenkomst), die op diezelfde datum voor het gehele Koninkrijk in werking is getreden (*Stb.* 1950, nr. 526). Onderhandelingen die plaatsvonden tijdens de ICAO Air Services Negotiations (ICAN) op 12 december 2013 te Durban, Zuid-Afrika, hebben geleid tot een nieuw Verdrag inzake luchtdiensten tussen het Koninkrijk der Nederlanden, ten behoeve van Curaçao, en IJsland (met Bijlagen) (hierna: het Verdrag), dat ingevolge artikel 24, tweede lid, bij inwerkingtreding, in de relatie tussen Curaçao en IJsland, de Overeenkomst zal vervangen. De Overeenkomst blijft van kracht in de relaties tussen het Europese en het Caribische deel van Nederland (de openbare lichamen Bonaire, Sint Eustatius en Saba), Aruba en Sint Maarten en IJsland.

Het Verdrag strekt ertoe de luchtvaartverbindingen tussen Curaçao en IJsland te regelen en valt vanwege de liberale inhoud in de categorie «Open Skies», waarin wordt voorzien in een zo groot mogelijke operationele en commerciële vrijheid voor de luchtvaartmaatschappijen. Het Verdrag legt de voorwaarden vast waaronder luchtvaartmaatschappijen van beide landen luchtdiensten kunnen instellen en exploiteren van, naar en via hun onderscheiden grondgebieden.

Het Verdrag betreft verplichtingen tussen staten, maar bevat naar het oordeel van de regering een ieder verbindende bepalingen in de zin van de artikelen 93 en 94 Grondwet die aan de door IJsland aangewezen luchtvaartmaatschappijen rechtstreeks rechten toekennen. Het betreft artikel 3, tweede lid, aanhef, onder a en c (aanwijzing en verlening van vergunningen) in combinatie met het recht van Curaçao als vervat in artikel 4, eerste lid, aanhef, onder a en c (intrekking of opschorting van vergunningen), artikel 3, derde lid (beginnen met exploitatie na verlening van vergunning) en de te exploiteren routes onder 1 en 2 en punt 3 vervat in Bijlage I en bij het Verdrag.

Verder worden aan de door de respectieve partijen aangewezen luchtvaartmaatschappijen rechtstreeks rechten toegekend of plichten opgelegd, in de bepalingen met betrekking tot commerciële activiteiten (artikel 5, eerste tot en met derde lid en vijfde tot en met achtste lid), eerlijke concurrentie (artikel 7, eerste en tweede lid), tarieven (artikel 8, eerste lid), douanerechten (artikel 9, eerste tot en met vierde lid), belastingheffing (artikel 10, eerste tot en met derde lid), overmaking van gelden (artikel 11), toepassing van wetten (artikel 12, eerste, tweede en vierde lid), goedkeuring van schema's (artikel 15, eerste lid) en het regime voor de uitvoering van niet-geregelde vluchten/chartervluchten vastgelegd in Bijlage II en de specifieke bepalingen voor intermodale diensten vastgelegd in Bijlage III.

### **II. Artikelsgewijze toelichting**

#### *Artikel 1 (Begripsomschrijvingen)*

Artikel 1 bevat omschrijvingen van enkele in het Verdrag voorkomende, voor luchtvaartverdragen gebruikelijke, begrippen.

### *Artikel 2 (Verlening van rechten)*

In artikel 2 worden de rechten aangegeven die in het kader van het Verdrag worden verleend, te weten het recht van overvlucht en technische landing, en de andere in het Verdrag vastgelegde rechten. De rechten vallen alleen toe aan een luchtvaartmaatschappij wanneer die overeenkomstig artikel 3 is aangewezen door de eigen staat en voldoet aan de voorwaarden van artikel 3.

### *Artikel 3 (Aanwijzing en verlening van vergunningen) en artikel 4 (Intrekking of opschorting van vergunningen)*

Voor het exploiteren van de overeengekomen luchtdiensten wordt in artikel 3 de aanwijzing van één of meerdere luchtvaartmaatschappij(en) geregeld. Ook wordt bepaald onder welke voorwaarden de benodigde exploitatievergunningen worden verleend. Artikel 4 geeft de luchtvaartautoriteiten van elke partij het recht om de aan de door de andere partij aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) verstrekte exploitatie- of technische vergunningen te weigeren, in te trekken, op te schorten, te beperken of daaraan voorwaarden te verbinden.

### *Artikel 5 (Commerciële activiteiten)*

Artikel 5 biedt de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van elk van de partijen de mogelijkheid om op het grondgebied van de andere partij commerciële activiteiten uit te voeren in overeenstemming met de wet- en regelgeving van de andere partij. Zo biedt het artikel de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) de mogelijkheid om op het grondgebied van de andere partij kantoren te openen bestemd voor verkoop en promotie van luchtdiensten, gespecialiseerd personeel te zenden naar en te doen verblijven op het grondgebied van de andere partij in overeenstemming met de wet- en regelgeving van de andere partij. Het vijfde lid staat de aangewezen luchtvaartmaatschappijen het recht hebben op het grondgebied van de andere partij zelf haar gronddiensten te verrichten («self-handling») of, naar keuze, voor al deze diensten of een deel daarvan een keuze te maken uit concurrerende agenten. Het achtste lid staat de aangewezen luchtvaartmaatschappijen toe onder voorwaarden samenwerkingsregelen op het gebied van de verkoop aan te gaan, zoals vast af te nemen plaatsen, code-sharing, joint ventures of leaseregelingen met een luchtvaartmaatschappij van elk van de partijen en onder voorwaarden met een luchtvaartmaatschappij van een derde staat.

### *Artikel 6 (Gebruikersheffingen)*

In artikel 6 zijn partijen overeengekomen dat de gebruikersheffingen die worden opgelegd voor het gebruik van de luchthavens en de luchtvaartfaciliteiten rechtvaardig, redelijk en niet discriminatoir moeten zijn, op basis van gelijkheid worden verdeeld over de verschillende categorieën gebruikers en niet hoger mogen zijn dan de heffingen die gelden voor de eigen luchtvaartmaatschappijen voor vergelijkbare internationale diensten.

### *Artikel 7 (Eerlijke concurrentie)*

Artikel 7 bepaalt dat de aangewezen luchtvaartmaatschappijen op een eerlijke en gelijke wijze moeten concurreren op de in het Verdrag overeengekomen internationale luchtdiensten. Verder bepaalt het derde lid van dit artikel dat er geen eenzijdige beperkingen opgelegd mogen worden ten aanzien van capaciteit, frequentie of verkeer van internationale luchtdiensten. Het vierde lid geeft aan welke handelwijzen van

luchtvaartmaatschappijen beschouwd kunnen worden als mogelijk oneerlijke concurrentiepraktijken.

#### *Artikel 8 (Tarieven)*

Artikel 8 bepaalt onder welke voorwaarden de aangewezen luchtvaartmaatschappijen de tarieven zelfstandig kunnen vaststellen en onder welke voorwaarden de partijen kunnen interveniëren. Op tarieven geheven door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van Curaçao voor vervoer binnen de Europese Economische Ruimte is de op 2 mei 1992 te Oporto tot stand gekomen Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte (*Trb.* 1992, nr. 132) van toepassing.

#### *Artikel 9 (Douanerechten)*

Artikel 9 bevat een bepaling over vrijstelling van importbeperkingen, douanerechten, accijnzen, inspectiekosten en andere nationale rechten en lasten die elk van de partijen, op basis van wederkerigheid, kan verlenen aan de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de andere partij voor zover dat is toegestaan door haar nationale wetgeving. Dit artikel bepaalt dat luchtvaartuigen van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen die op de internationale routes onder het Verdrag opereren, alsmede de in het artikel opgesomde goederen, vrijgesteld zijn van heffingen en belastingen, met inbegrip van douaneheffingen en inspectiekosten die elk van de partijen kan verlenen aan de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere partij, op voorwaarde dat de in het artikel opgesomde goederen aan boord van het luchtvaartuig blijven of onder toezicht van de douane blijven totdat zij weer worden uitgevoerd of overeenkomstig de douanevoorschriften een andere bestemming hebben gekregen. Het vijfde lid bepaalt dat overeenkomstig EU-regelgeving IJsland in de toekomst een belasting op brandstof kan opleggen tussen een punt op het grondgebied van IJsland en het grondgebied van een andere lidstaat van de Europese Unie of een lidstaat van de Europese Economische Ruimte of een lidstaat van de Europese Vrijhandelsassociatie.

#### *Artikel 10 (Belastingheffing)*

Artikel 10 bepaalt dat winsten of inkomsten uit de exploitatie van luchtvaartuigen in het internationaal verkeer die door aangewezen luchtvaartmaatschappijen van een partij worden behaald, zijn vrijgesteld van belastingheffing door de andere partij, tenzij een verdrag inzake het vermijden van dubbele belasting met betrekking tot belastingen naar het inkomen tussen partijen anders bepaalt.

#### *Artikel 11 (Overmaking van gelden)*

Op grond van artikel 11 hebben de aangewezen luchtvaartmaatschappijen het recht om inkomsten uit de verkoop van luchtdiensten en daarmee samenhangende activiteiten om te wisselen en naar hun land over te maken.

#### *Artikel 12 (Toepassing van wetten)*

In artikel 12 wordt bepaald dat bij het vliegen met en de exploitatie van de luchtvaartuigen van de door de ene partij aangewezen luchtvaartmaatschappij dient te worden voldaan aan wet- en regelgeving van de andere partij ten aanzien van de binnenkomst op, het verblijf binnen of het vertrek uit het grondgebied van deze partij. Dit geldt ook voor passagiers, bemanning, vracht en post.

### *Artikel 13 (Veiligheid) en artikel 14 (Beveiliging van de luchtvaart)*

In het eerste lid van artikel 13 wordt bepaald dat bewijzen van luchtwaardigheid, bewijzen van bevoegdheid en vergunningen uitgereikt of geldig verklaard in overeenstemming met de wetten en regelgeving van de ene partij, en die nog niet verlopen zijn, zullen worden erkend als geldig door de andere partij, mits deze voldoen aan de minimale eisen van het op 7 december 1944 te Chicago tot stand gekomen Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart (*Stb.* 1947, nr. 165 en *Trb.* 1959, nr. 45) (Verdrag van Chicago). Verder zijn de bepalingen over de veiligheid en beveiliging van de luchtvaart neergelegd in de leden 2 tot en met 8 van artikel 13 en in artikel 14. Hierin zijn een procedure en een aanpak (inclusief de zogenaamde platforminspecties) geregeld indien Curaçao of IJsland twijfels heeft over de wijze waarop de veiligheids- en beveiligingsstandaard door de andere partij wordt nageleefd en gecontroleerd. Bij gereede twijfel kunnen consultaties plaatsvinden. Indien maatregelen uitblijven, bieden artikel 13, vijfde lid, en artikel 14, zevende lid, de mogelijkheid om de vluchtuitvoering door de luchtvaartmaatschappijen van en naar elkaars grondgebied te weigeren, dan wel de vergunningen in te trekken, te beperken, op te schorten of hieraan voorwaarden te verbinden, dan wel de vergunning op te schorten of daarvan af te wijken. Verder wordt verwezen naar de door de Internationale Organisatie voor de Burgerluchtvaart (ICAO) vastgestelde veiligheids- en beveiligingsstandaarden, die voor zover van toepassing bij de wederzijdse luchtvaartbetrekkingen tussen Curaçao en IJsland in acht moeten worden genomen.

### *Artikel 15 (Goedkeuring van schema's)*

Artikel 15 bepaalt dat de aangewezen luchtvaartmaatschappijen tenminste 45 dagen voorafgaand aan de exploitatie van de overeengekomen diensten, de vluchtschema's of eventuele wijzigingen daarvan ter goedkeuring kunnen indienen bij de luchtvaartautoriteiten van de andere partij. Voor extra vluchten buiten de goedgekeurde dienstregeling dient de aangewezen luchtvaartmaatschappij binnen een termijn van tenminste 15 dagen vooraf toestemming te vragen aan de luchtvaartautoriteiten van de andere partij.

### *Artikel 16 (Statistieken)*

Op verzoek dienen de luchtvaartautoriteiten van de partijen elkaar van periodieke of andere statistische gegevens te voorzien.

### *Artikelen 17–24 (Procedurele bepalingen)*

De artikelen 17 tot en met 24 bevatten louter procedurele standaardbepalingen met betrekking tot overleg (artikel 17), regeling van geschillen (artikel 18), wijziging (artikel 19), multilaterale verdragen (artikel 20), beëindiging (artikel 21), registratie bij de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (artikel 22), territoriale toepassing (artikel 23) en inwerkingtreding (artikel 24). Zoals in de inleiding van deze toelichtende nota vermeld bepaalt artikel 24, tweede lid, dat bij inwerkingtreding van het Verdrag de Overeenkomst, in de relatie tussen Curaçao en IJsland, wordt vervangen. In de relaties tussen het Europese en het Caribische deel van Nederland (de openbare lichamen Bonaire, Sint Eustatius en Saba), Aruba en Sint Maarten en IJsland blijft de Overeenkomst van kracht.

## **III. Bijlagen**

De Bijlagen bij het Verdrag vormen een integrerend onderdeel van het Verdrag.

Bijlage I bij het Verdrag bevat in de punten 1 en 2 de routetabel die de overeengekomen diensten specificereert voor de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide partijen. Het beschrijft het recht van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van Curaçao en IJsland om voor het exclusieve vervoer van vracht commercieel vervoer uit te voeren tussen twee andere landen zonder het eigen land aan te doen (zevende vrijheidsrechten). In punt 4 van de Bijlage I is geregeld dat de door IJsland aangewezen luchtvaartmaatschappijen niet het recht hebben om de overeengekomen diensten uit te voeren tussen Curaçao en Nederland (inclusief Saba, Sint Eustatius en Bonaire), Curaçao en Sint Maarten en Curaçao en Aruba.

In Bijlage II is een regime voor de uitvoering van niet-geregelde vluchten/chartervluchten vastgelegd.

In Bijlage III worden specifieke bepalingen voor intermodale diensten benoemd.

Bijlage I bij het Verdrag, voor zover het de routetabel in de punten 1 en 2 betreft, is aan te merken als uitvoerend van aard. Verdragen tot wijziging van dit deel van Bijlage I 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 terzake voorbehouden.

#### **IV. Koninkrijkspositie**

Het Verdrag, met Bijlagen, zal ingevolge artikel 23 van het Verdrag voor wat betreft het Koninkrijk der Nederlanden, alleen voor Curaçao gelden.

De Minister van Buitenlandse Zaken,  
W.B. Hoekstra