

Vergaderjaar 2014–2015

34 055

Verdrag tussen de regering van het Koninkrijk der Nederlanden en de regering van de Republiek Congo inzake luchtdiensten; 's-Gravenhage, 30 april 2014

A/ Nr. 1

Ter griffie van de Eerste en van de Tweede Kamer der Staten-Generaal ontvangen op 10 oktober 2014.

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 9 november 2014.

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, 10 oktober 2014

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 30 april 2014 te 's-Gravenhage tot stand gekomen verdrag tussen de regering van het Koninkrijk der Nederlanden en de regering van de Republiek Congo inzake luchtdiensten (Trb. 2014, 108).

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,
F.C.G.M. Timmermans

Toelichtende nota

Inleiding

Op 4 en 5 juli 2012 vonden te Schiphol bilaterale onderhandelingen plaats tussen de luchtvaartautoriteiten van de Republiek Congo en Nederland. De Republiek Congo had op basis van Artikel 6 van de op 3 februari 1969 te Den Haag tot stand gekomen Overeenkomst tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Republiek Congo inzake het luchtvervoer (Trb. 1969, 61) (hierna: de «Overeenkomst») verzocht om overleg met als doel een moderne luchtvaartovereenkomst af te sluiten die voorziet in de huidige luchtvaartpolitieke vereisten en desiderata.

Deze besprekingen hebben geresulteerd in het Verdrag tussen de regering van het Koninkrijk der Nederlanden en de regering van de Republiek Congo inzake luchtdiensten (hierna: het «Verdrag»), ter vervanging van de Overeenkomst. Hoewel in het Verdrag de regeringen als partijen worden genoemd, zal het Verdrag uiteraard gelden tussen de staten.

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 artikelen zoals nu overeengekomen 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 Congo 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

In de artikelsgewijze toelichting wordt, waar van toepassing, tussen haken verwezen naar de artikelen van de Overeenkomst.

Artikel 1 (oud artikel 2)

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, van het Europese deel van Nederland, gevolgen heeft voor het Verdrag.

Artikel 2 (oud artikel 1,9,12, 13)

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

Artikel 3 en 4 (oud artikel 1,10,11)

In artikel 3, eerste lid, is bepaald dat het aantal luchtvaartmaatschappijen dat door elke partij mag worden aangewezen om luchtvervoer te verrichten op een of meer wordt gesteld. Dat wil zeggen dat aanwijzing van meerdere luchtvaartmaatschappijen mogelijk is voor het uitvoeren van zowel passagediensten als van volledige vrachtdiensten.

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 (oud artikel 18)

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 belet de partijen notificatie te eisen van de tarieven aan haar luchtvaartautoriteiten.

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.

Het vierde lid stelt dat de aangewezen luchtvaartmaatschappijen wel informatie over de wijze waarop de tarieven zijn vastgesteld moeten leveren aan de luchtvaartautoriteiten van de andere partij, indien deze autoriteiten daartoe een verzoek indienen.

In het vijfde lid wordt benadrukt dat beide partijen geen belemmerende maatregelen aan de luchtvaartmaatschappij(en) van de andere partij mogen opleggen – zoals beperkingen stellen aan de te vervoeren capaciteit – die strijdig zijn met de in deze luchtvaartovereenkomst uitgewisselde verkeersrechten.

Artikel 6

Teneinde tegemoet te komen aan de huidige eisen die de luchtvaartsector stelt aan het uitoefenen van commerciële activiteiten, daaronder begrepen het uitoefenen van activiteiten op het grondgebied van de andere partij, biedt het verdrag onder meer het recht aan 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, in de mogelijkheid voor luchtvaartmaatschappijen om eigen specialistisch personeel 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 (derde lid). De bepaling over grondafhandeling geeft optimale mogelijkheden voor vrije keuze, voor wat betreft het Nederlands grondgebied in overeenstemming met EU wet- en regelgeving. Daarnaast is het verrichten van intermodaal vervoer /land transport toegestaan. Tenslotte biedt dit artikel mogelijkheden voor uitgebreide samenwerking tussen luchtvaartmaatschappijen, zoals door middel van zogenaamde code-share overeenkomsten, hetgeen voor de bestaande luchtvaartallianties van groot belang is. Alle activiteiten kunnen slechts worden uitgevoerd met inachtneming van de voor een partij geldende wet- en regelgeving op dat terrein, inclusief de voor Nederland geldende Europese regelgeving (zevende lid).

Artikel 7

Dit artikel maakt het mogelijk het overstappen van passagiers 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 transfer luchthaven is dit artikel eveneens van belang.

Artikel 8 (oud artikel 14, 15)

In artikel 8 zijn bepalingen opgenomen teneinde de eerlijke concurrentie tussen de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide partijen te bewaken. Elke partij zet zich er voor in alle vormen van discriminatie of oneerlijke concurrentie ten opzichte van de aangewezen maatschappijen van de andere partij te elimineren. Het vierde lid verbiedt het opleggen van specifieke concurrentie vervalsende maatregelen.

Artikel 9 (oud artikel 3)

Dit artikel is in overeenstemming gebracht met huidige bepalingen ter zake van het verlenen van exempties van heffingen en lasten voor internationaal luchtvervoer. De luchtvaartuigen alsmede de normale uitrustingsstukken, reserveonderdelen, brandstofvoorraad, smeermiddelen en proviand (inclusief luchtwinkels) van de aangewezen luchtvaartmaatschappij zijn vrijgesteld van douanerechten, inspectiekosten en andere rechten en lasten 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-discriminatoir 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.

Artikel 11

Dit artikel dient ter voorkoming van dubbele belasting van de inkomsten en winsten van een aangewezen luchtvaartmaatschappij gegenereerd op het grondgebied van de andere partij. Het bepaalt tevens dat wanneer er al een verdrag tot voorkoming van dubbele belastingheffing tussen beide landen bestaat, de bepalingen van dat verdrag gelden.

Artikel 12

De inkomsten uit verkoopactiviteiten van een aangewezen luchtvaartmaatschappij mogen worden uitgevoerd naar het land van herkomst. De transfer van de inkomsten kan plaatsvinden in inwisselbare munten en zal niet worden belast, afgezien van de normaal door banken in rekening gebrachte kosten voor conversie en overboeking.

Artikel 13

De luchtvaarttuigen van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen dienen te voldoen aan de wetten, regelingen en procedures van de ontvangende partij. Voor de bemanning, passagiers, vracht en post gelden de wetten, regelingen en procedures voor immigratie 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 boven de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere partij bij douane, immigratie, quarantaine en andere regelingen, in het gebruik van de luchthaven, luchtverkeersleiding en soortgelijke faciliteiten.

Artikel 14 (oud artikel 4)

Geldende certificaten van luchtwaardigheid, bekwaamheid en vergunningen uitgegeven door de ene partij zullen worden erkend door de andere partij, mits deze voldoen aan de minimale eisen van de het op 7 december 1944 te Chicago tot stand gekomen Verdrag inzake burgerluchtvaart (Trb. 1973, 109). 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 (zogenaamde platforminspecties). Indien niet of onvoldoende wordt voldaan aan de ICAO-standaarden kan een van beide partijen vragen om consultaties en kunnen als ultimatum 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.

Artikel 17 (oud artikel 16)

Het verplicht verstrekken van informatie met betrekking tot de schema's en operationele plannen is, op de in dit artikel beschreven uitzonderingen na, geen voorwaarde voor het opereren door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen. Dit leidt tot administratieve lasten vermindering voor betreffende luchtvaartmaatschappijen.

Artikelen 18–24 (Oud artikelen 6 – 8, 17, 19, 20)

Het betreft hier standaard (en procedurele) artikelen met betrekking tot consultaties, wijziging van het verdrag, geschillenbeslechting, alsmede de slotbepalingen.

Bijlage

De Bijlage bij het Verdrag, die een integrerend onderdeel van het Verdrag vormt, bevat de routetabel. Overeengekomen is een open routeschema voor de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide partijen. De luchtvaartautoriteiten en de luchtvaartmaatschappijen kunnen ter invulling van Sectie I van deze Bijlage alleen binnen de door het Verdrag gestelde kaders opereren; dit deel van de Bijlage is daarom aan te merken als zijnde van uitvoerende aard.

Verdragen tot wijziging van Sectie I 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. Zoals in de inleiding van de toelichting werd vermeld, werd het niet opportuun geacht om de reikwijdte van het Verdrag uit te breiden tot het Caribische deel van Nederland.

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

De Minister van Buitenlandse Zaken,
F.C.G.M. Timmermans