

Vergaderjaar 2013–2014

34 025

Luchtvaartverdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Verenigde Republiek Tanzania; Dar es Salaam, 3 juni 2014

A/ Nr. 1

Ter griffie van de Eerste en van de Tweede Kamer der Staten-Generaal ontvangen op 11 september 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 11 oktober 2014.

Het advies van de Afdeling advisering van de Raad van State wordt niet openbaar gemaakt, omdat het zonder meer instemmend luidt / uitsluitend opmerkingen van redactionele aard bevat (artikel 26, 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, 8 september 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 3 juni 2014 te Dar es Salaam tot stand gekomen luchtvaartverdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Verenigde Republiek Tanzania (Trb. 2014, 131).

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 19 en 20 september 2012 vonden te Den Haag bilaterale onderhandelingen plaats tussen de luchtvaartautoriteiten van de Verenigde Republiek Tanzania en Nederland. Deze besprekingen hebben geresulteerd in het Verdrag tussen de regering van het Koninkrijk der Nederlanden en de regering van de Verenigde Republiek Tanzania inzake luchtdiensten (hierna: het «Verdrag»), ter vervanging van de op 3 februari 1979 te Dar es Salaam tot stand gekomen Overeenkomst tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Verenigde Republiek Tanzania inzake het luchtvervoer (hierna: de «oude Overeenkomst»).

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 (Pb EU 2004 L 157) inzake onderhandelingen over en de uitvoering van overeenkomsten inzake luchtdiensten tussen lidstaten en derde landen vastgesteld. De artikelen zoals nu overeengekomen in het Verdrag, zijn overeenkomstig deze verordening 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 Tanzania 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

Een groot aantal artikelen uit de oude Overeenkomst is al dan niet in aangepaste vorm ook in het Verdrag opgenomen. Daarnaast bevat het Verdrag nieuwe bepalingen. Onderstaand is mede aangegeven welke artikelen geheel nieuw zijn ten opzichte van de oude Overeenkomst.

Artikel 1 Definities

In artikel 1 staan de standaarddefinities om te voldoen aan de huidige eisen van een luchtvaartverdrag en de behoeften van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen.

Artikel 2 Toekenning rechten

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

Artikel 3 en 4 Aanwijzing, vergunningen, intrekking en schorsing

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 gemoderniseerd, conform de jurisprudentie van het Europese Hof met betrekking tot aanwijzing van luchtvaartmaatschappijen van andere EU Lidstaten (artikel 3). Op grond van artikel 4 kan – waar nodig – de aanwijzing worden ingetrokken, geschorst of

beperkt, als niet (langer) aan wettelijke vereisten wordt voldaan bijvoorbeeld wat betreft luchtvaartveiligheid of eigendom of de operaties niet (langer) overeenkomstig standaarden van de Internationale Organisatie voor Burgerluchtvaart (hierna: ICAO) plaatsvinden (artikel 4).

Artikel 5 Tarieven

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 en vierde lid beletten 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 (nieuw) Commerciële activiteiten

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 het Verdrag in de mogelijkheid voor luchtvaartmaatschappijen om eigen specialistisch personeel in het territorium van de andere partij te laten werken (tweede lid), 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 tussen aanbieders, voor wat betreft Nederlands grondgebied in overeenstemming met EU wet- en regelgeving. Daarnaast biedt dit artikel mogelijkheden voor uitgebreide commerciële samenwerking tussen luchtvaartmaatschappijen, zoals door middel van zogenaamde *code-share* overeenkomsten, hetgeen voor de bestaande luchtvaartallianties van groot belang is. Tenslotte is ook het verrichten van inter-modaal vervoer / land transport toegestaan. Alle commerciële activiteiten uit dit artikel 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 (zesde lid).

Artikel 7 Overstap luchtvaartuig

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 (nieuw) Eerlijke concurrentie

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 Belastingen, douanerechten, heffingen

Dit artikel is in overeenstemming gebracht met huidige bepalingen ter zake van het verlenen van vrijstelling 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 ten van de andere partij worden afgeladen en kunnen onder toezicht gesteld worden van deze diensten. 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 Gebruikersheffingen

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 (nieuw) Dubbele belastingen

Dit artikel dient ter voorkoming van dubbele belasting van de inkomsten en winsten van een aangewezen luchtvaartmaatschappij tegenereerd op het grondgebied van de andere partij, ook indien deze inkomsten voortkomen uit commerciële samenwerking met een andere luchtvaartmaatschappij. Het bepaalt tevens dat wanneer er een separaat verdrag tot voorkoming van dubbele belastingheffing tussen beide landen bestaat, de bepalingen van dat verdrag gelden in geval van tegenstrijdigheid.

Artikel 12 Overdracht fondsen

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 munteenheden.

Artikel 13 Toepasselijkheid wet- en regelgeving en procedures

De luchtvaartuigen 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 bij douane, immigratie, quarantaine en andere regelingen, in het gebruik van de luchthaven, luchtverkeersleiding en soortgelijke faciliteiten.

Artikel 14 (nieuw) Erkenning certificaten en bewijzen van bevoegdheid

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 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 aan haar eigen onderdanen zijn toegekend door de andere partij. Voor Nederland betekent de erkenning dat deze in overeenstemming dient te zijn met vigerende EU wet- en regelgeving

Artikel 15 (nieuw) Luchtvaartveiligheid

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, kunnen afspraken worden gemaakt over noodzakelijke verbeteringen, en kunnen als ultimatum remedium de rechten van de desbetreffende luchtvaartmaatschappij worden gewijzigd, opgeschort of verboden totdat de geconstateerde tekortkomingen onder het toezicht van de luchtvaartautoriteit zijn verholpen. Tot slot regelt dit artikel dat luchtvaartmaatschappijen kunnen rekenen op diensten die nodig zijn voor een veilige operatie, zoals luchtverkeersleiding en meteorologische diensten.

Artikel 16 (nieuw) Luchtvaart beveiliging

Artikel 16 van het Verdrag regelt de beveiliging van de burgerluchtvaart door beide partijen en bindt hen aan de meest recente beveiligingsvereisten voor de internationale burgerluchtvaart zoals onder meer vastgesteld binnen ICAO. Ook regelt dit artikel hoe gezamenlijk wordt omgegaan met eventuele incidenten of met bijzondere verzoeken van één van de partijen ten aanzien van beveiligingsmaatregelen.

Artikel 17 (nieuw) Dienstregeling

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 beperkt de administratieve lasten voor betreffende luchtvaartmaatschappijen.

Artikelen 18–24 Consultatie en wijziging

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

Bijlagen

De Bijlagen bij het Verdrag, die een integrerend onderdeel van het Verdrag uitmaken, bevatten de routetabel als ook afspraken over vijfde vrijheidsrechten, uitsluitend voor luchtvervoer van vracht. Overeengekomen is een routeschema voor de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide partijen, waarbij Nederlandse maatschappijen op drie genoemde

bestemmingen in Tanzania mogen vliegen via tussen- en verdergelegen punten.

De luchtvaartautoriteiten en de luchtvaartmaatschappijen kunnen ter invulling van de Bijlagen alleen binnen de door het Verdrag gestelde kaders opereren.

Bijlage 1 is aan te merken als zijnde van uitvoerende aard. Verdragen tot wijziging van Bijlage 1 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.

Bijlage 2 wordt niet aangemerkt als zijnde van uitvoerende aard. Wijzigingen van deze bijlage behoeven dan ook parlementaire goedkeuring.

1.1 Koninkrijkspositie

Het Verdrag zal voor wat betreft het Koninkrijk der Nederlanden alleen voor het Europese deel van Nederland gelden. Zoals de inleiding van de toelichting vermeldt, wordt het thans niet opportuun geacht om de reikwijdte van het Verdrag uit te breiden tot het Caribische deel van Nederland noch tot de andere landen van het Koninkrijk, die hiertoe desgewenst zelf consultaties kunnen aangaan.

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

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