

Vergaderjaar 2016–2017

**34 772**

## **Verdrag inzake luchtdiensten tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Argentijnse Republiek; Amsterdam, 27 maart 2017**

**A/ Nr. 1**

Ter griffie van de Eerste en van de Tweede Kamer der Staten-Generaal ontvangen op 7 september 2017.

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 7 oktober 2017.

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

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

Den Haag, 6 september 2017

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 maart 2017 te Amsterdam tot stand gekomen verdrag inzake luchtdiensten tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Argentijnse Republiek (Trb. 2017, nr. 54).

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

De goedkeuring wordt voor het Europese deel van Nederland en het Caribische deel van Nederland gevraagd.

De Minister van Buitenlandse Zaken,  
A.G. Koenders

## **TOELICHTENDE NOTA**

### **1. Inleiding**

Op 5 oktober 2016 vonden in Buenos Aires bilaterale onderhandelingen plaats tussen de luchtvaartautoriteiten van het Koninkrijk der Nederlanden en de Argentijnse Republiek. Deze besprekingen hebben geresulteerd in het Verdrag inzake luchtdiensten tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Argentijnse Republiek (hierna: het «Verdrag»). Het nieuwe Verdrag vervangt bij inwerkingtreding het huidige, op 23 november 1993 te 's-Gravenhage tot stand gekomen Verdrag tussen de regering van het Koninkrijk der Nederlanden en de regering van de Argentijnse Republiek inzake luchtdiensten (hierna: het huidige Verdrag) (Trb. 1994, nr. 1) dat vanaf diezelfde datum voorlopig werd toegepast en op 15 januari 2004 in werking is getreden voor het Europese deel van Nederland.

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 inzake onderhandelingen over en de uitvoering van overeenkomsten inzake luchtdiensten tussen lidstaten en derde landen (*PbEU* 2004, L 157 van 30-04-2004) (hierna: «de uitspraak») vastgesteld. Bepaalde artikelen in het huidige Verdrag waren niet verenigbaar met het recht van de Europese Unie. De desbetreffende artikelen zoals nu overeengekomen in het Verdrag, zijn in lijn met het recht van de Europese Unie.

Daarnaast zijn, in het licht van de door beide staten gewenste vernieuwing van de luchtvaartbetrekkingen tussen Nederland en Argentinië, wezenlijke wijzigingen van het huidige Verdrag aan de orde gesteld. Daarom is in wederzijds overleg besloten een geheel nieuw Verdrag tot stand te brengen. Het Verdrag omvat alle bepalingen die vanuit de hedendaagse luchtvaartpolitieke inzichten wenselijk zijn.

Het Verdrag betreft verplichtingen tussen staten, maar bevat naar het oordeel van de regering enkele een ieder verbindende bepalingen in de zin van de artikelen 93 en 94 Grondwet, die aan de door de respectieve partijen aangewezen luchtvaartmaatschappijen rechtstreeks rechten toekennen of plichten opleggen. Het betreft met name bepalingen met betrekking tot commerciële activiteiten (artikel 6), verandering van luchtvaartuig (artikel 7), eerlijke concurrentie (artikel 8), vrijstelling van belastingen, douanerechten en heffingen (artikel 9), gebruikersheffingen (artikel 10), overmaking van gelden (artikel 11), toepassing van wetten, voorschriften en procedures (artikel 12) en dienstregeling (artikel 16).

### **2. Reikwijdte**

De relevante markt van luchtverbindingen wordt bestreken door zowel het Europese deel als het Caribische deel van Nederland enerzijds en Argentinië anderzijds. Het Verdrag is ingevolge artikel 24 van toepassing op het grondgebied van het Europese deel en het Caribische deel van Nederland (de eilanden Bonaire, Sint Eustatius en Saba) (hierna: CN).

Ook de markt van het Caribische deel van Nederland wordt dus door het Verdrag ontsloten. Praktisch gezien heeft dit tot gevolg dat het Koninkrijk op grond van artikel 3 van het Verdrag Europese luchtvaartmaatschappijen kan aanwijzen die gevestigd zijn in het Europese deel van Nederland alsmede luchtvaartmaatschappijen die voldoen aan de vestigingseisen van het Caribische deel van Nederland.

Op grond van het Verdrag kunnen in het Caribische deel van Nederland alleen luchtvaartmaatschappijen die in CN gevestigd zijn worden aangewezen. Gelet op de BES-wetgeving kunnen alleen luchtvaartmaatschappijen die overwegend in handen zijn van CN-ingezetenen zich in dit deel van Nederland vestigen. Het is in dit geval niet nodig gebleken om het Bestuurscollege van Bonaire over het Verdrag te informeren of te consulteren, omdat er op dit moment op Bonaire geen commerciële luchtvaartmaatschappijen zijn gevestigd die in aanmerking komen om onder het Verdrag aangewezen te kunnen worden.

Bij het formuleren van artikel 3 van het Verdrag is uitdrukkelijk rekening gehouden met de voorschriften die bij en krachtens het op 25 maart 1957 te Rome tot stand gekomen Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU) aan landen en gebieden overzee (LGO's) worden gesteld. LGO's zijn gebieden die doorgaans een bijzondere relatie hebben met een EU-lidstaat. Het Caribische deel van Nederland is een LGO gebied. De EU LGO-regelgeving is gericht op het bevorderen van de ontwikkeling van LGO gebieden. Van belang is dat het EU LGO-besluit<sup>1</sup>, het uitsluitend aanwijzen van CN-luchtvaartmaatschappijen in CN niet verbiedt. Wel is het LGO gebieden verboden Europese luchtvaartmaatschappijen een minder gunstige behandeling te geven dan luchtvaartmaatschappijen uit andere derde landen. Daarvan is hier echter geen sprake aangezien het Verdrag met de Argentijnse Republiek noch aan Europese luchtvaartmaatschappijen, noch aan luchtvaartmaatschappijen uit derde landen rechten biedt voor wat betreft de vestiging en aanwijzing in CN.

### **3. Artikelsgewijze toelichting**

In de artikelsgewijze toelichting wordt, waar van toepassing, verwezen naar de artikelen van het Verdrag.

#### *Artikel 1 (begripsomschrijvingen)*

In artikel 1 staan de standaard begripsomschrijvingen overeenkomstig de huidige eisen van een luchtvaartverdrag. In deze bepalingen is uitdrukkelijk aandacht besteed aan het feit dat Nederland uit een Europees en een Caribisch deel bestaat. Tevens is aangegeven dat de Europese wet- en regelgeving mede van toepassing is op het Europese deel van Nederland.

#### *Artikel 2 (toewijzing vervoersrechten)*

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

#### *Artikel 3 en 4 (aanwijzing/intrekking, opschorting aanwijzing)*

In het eerste lid van artikel 3 is bepaald dat elke partij een onbeperkt aantal luchtvaartmaatschappijen mag aanwijzen om luchtvervoer te verrichten op de toegestane routes in de routetabel in de bijlage bij het Verdrag.

Daarnaast zijn de artikelen 3 en 4, conform de eerdergenoemde uitspraak van het Europese Hof van Justitie, zodanig geformuleerd dat ook in Nederland gevestigde luchtvaartmaatschappijen van andere EU-lidstaten door het Koninkrijk kunnen worden aangewezen (artikel 3) of, waar nodig, de aanwijzing kan worden ingetrokken, geschorst, opgeschort of beperkt, bijvoorbeeld als niet (langer) aan de vereisten voor eigendom wordt

<sup>1</sup> Besluit, 2013/755/EU van de Raad van 25 november 2013 betreffende de associatie van de landen en gebieden overzee met de Europese Unie. (PbEU, 2013, L 344)

voldaan of de operaties niet (langer) overeenkomstig standaarden van de Internationale Organisatie voor Burgerluchtvaart (hierna: ICAO) plaatsvinden (artikel 4). Tenslotte is voorzien in de mogelijke aanwijzing van luchtvaartmaatschappijen gevestigd in het Caribische deel van Nederland. Zie ook hiervoor paragraaf 2 van deze toelichtende nota (Reikwijdte).

#### *Artikel 5 (prijzen)*

In het eerste lid van dit artikel is bepaald dat het de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) vrij staat om hun prijzen 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 biedt elk van de partijen de mogelijkheid notificatie te eisen aan haar luchtvaartautoriteiten van de door de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de andere partij te hanteren prijzen, maar vereist die notificatie niet.

Het derde lid belet een partij eenzijdige actie te ondernemen ter voorkoming van het instellen of voortzetten van een bepaalde prijs door de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) en voorziet hiertoe in een consultatieprocedure met de andere partij.

Elk van de partijen heeft op basis van het vierde lid de mogelijkheid om consultaties aan te vragen als er een vermoeden is dat een prijs niet in overeenstemming is met de overwegingen zoals uiteengezet onder het eerste lid van dit artikel.

#### *Artikel 6 (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 eerste lid van artikel 6 onder meer het recht aan de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) om kantoren te vestigen op het grondgebied van de andere partij ter promotie en verkoop van luchtdiensten.

Tevens voorziet artikel 6, tweede lid en derde lid, in de mogelijkheid voor luchtvaartmaatschappij(en) om eigen specialistisch personeel en management op het grondgebied 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.

Het vierde lid van artikel 6 bepaalt dat alle activiteiten slechts uitgevoerd kunnen worden met inachtneming van de voor een partij geldende wet- en regelgeving op het gebied van grondafhandeling, inclusief de voor het Europese deel van Nederland bindende Europese wet- en regelgeving. In het vijfde lid is een uitgebreide code-share regeling opgenomen dat ook code-share met derde landen mogelijk maakt.

#### *Artikel 7 (overstappen)*

Dit artikel maakt het voor een aangewezen luchtvaartmaatschappij mogelijk het overstappen van passagiers op andere typen en aantallen toestellen op (delen van) de routes zoals neergelegd in de routetabel in de bijlage bij het Verdrag te faciliteren en – waar commercieel opportuun – gebruik te maken van partners.

#### *Artikel 8 (eerlijke concurrentie)*

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 maatschappij(en) van de andere partij teniet te doen. Het vierde lid verbiedt het opleggen van specifieke concurrentievervalsende maatregelen.

#### *Artikel 9 (belastingen, douanerechten, heffingen)*

Artikel 9 bepaalt dat luchtvaartuigen van de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) die op de internationale routes onder het Verdrag opereren, alsmede de normale uitrustingsstukken, reserveonderdelen, voorraden brandstof- en smeermiddelen en boordproviand (inclusief luchtwinkels) van de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) vrijgesteld zijn van douanerechten, inspectiekosten en andere rechten en heffingen op het grondgebied van de andere partij op voorwaarde dat zij aan boord van het luchtvaartuig blijven totdat zij weer worden uitgevoerd. Normale uitrustingsstukken, reserveonderdelen, voorraden brandstof- 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 op het grondgebied van de andere partij vallen niet onder de uitzonderingsregeling. De overeengekomen afspraken zullen eveneens gelden voor samenwerkende luchtvaartmaatschappijen. Overeenkomstig EU-wet- en regelgeving, kan Nederland een belasting op brandstof opleggen tussen een punt op het grondgebied van het Europese deel van Nederland en het grondgebied van een andere EU-lidstaat.

#### *Artikel 10 (gebruikersheffingen)*

Dit artikel voorziet in nadere regels over luchthavengelden en andere gebruikersheffingen. Hierin wordt onder meer vastgelegd dat de luchthavengelden en andere gebruikersheffingen die door de partijen in rekening worden gebracht aan de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) transparant, redelijk, non-discriminatoire en kostengerelateerd zijn en proportioneel verdeeld worden over alle categorieën gebruikers van de desbetreffende luchthaven(s) of luchthavensystemen.

#### *Artikel 11 (transfer van fondsen)*

Artikel 11 garandeert dat de inkomsten uit verkoopactiviteiten van een aangewezen luchtvaartmaatschappij mogen worden uitgevoerd naar het land van herkomst tegen de op dat moment geldende wisselkoers en dat dit niet wordt belast, afgezien van de normaal door banken in rekening gebrachte kosten voor inwisselen en overboeking.

#### *Artikel 12 (toepasselijke wet- en regelgeving en procedures)*

De luchtvaartuigen van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen dienen te voldoen aan de wetten, voorschriften en procedures van de andere partij die betrekking hebben op de aankomst in en vertrek vanaf haar grondgebied van luchtvaartuigen alsmede op de navigatie van die luchtvaartuigen. Voor de bemanning, passagiers, vracht en post gelden de wetten, voorschriften en procedures voor onder meer immigratie, paspoorten, klaringen en quarantaine van de andere partij. Passagiers, bagage, vracht en post in transit 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 soortgelijke voorschriften of bij het gebruik van de luchthaven, luchtverkeersleiding en aanverwante voorzieningen waarover zij zeggenschap heeft.

#### *Artikel 13 (erkenning certificaten en vergunningen)*

Geldende bewijzen van luchtwaardigheid, bewijzen van bevoegdheid 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 de internationale burgerluchtvaart ( *Trb.* 1959, 45). Elke partij behoudt echter het recht om bewijzen en licenties te weigeren die door de andere partij aan de onderdanen van de weigerende partij zijn toegekend. Voor het Europese deel van Nederland betekent dat de erkenning in overeenstemming dient te zijn met vigerende EU wet- en regelgeving.

#### *Artikel 14 (veiligheid)*

Dit artikel ziet toe op de naleving van door de ICAO uitgevaardigde standaarden voor luchtvaartveiligheid (de zogenaamde minimum-normen). 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 aanwijzende partij zich bevindt op het grondgebied van de andere partij (de zogenaamde platform inspecties). Indien niet of onvoldoende wordt voldaan aan de geldende ICAO-standaarden kan één van beide partijen vragen om consultaties en kunnen als *ultimum remedium* de rechten van de betreffende luchtvaartmaatschappij worden gewijzigd en opgeschort totdat de geconstateerde tekortkomingen in het toezicht van de luchtvaartautoriteit zijn verholpen.

#### *Artikel 15 (luchtvaartbeveiliging)*

Artikel 15 van het Verdrag 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 door partijen genomen dienen te worden om de luchtvaartbeveiliging te borgen en geeft in leden 2 tot en met 7 specifieke regels en aanbevelingen over wederzijdse assistentie bij bepaalde dreigingen of bij onrechtmatige overname van civiele luchtvaartuigen en biedt tevens de mogelijkheid om direct consultaties aan te vragen in een noodsituatie of bij een redelijk vermoeden dat de andere partij afwijkt van de bepalingen van dit artikel.

#### *Artikel 16 (dienstregeling)*

Dit artikel bepaalt dat de aangewezen luchtvaartmaatschappijen de luchtvaartautoriteiten van de andere partij dertig (30) dagen van tevoren notificeren over de dienstregeling van haar voorgenomen diensten.

#### *Artikel 17–21 en 24–25 (procedurele/slotbepalingen)*

De artikelen 17 tot en met 21, 24 en 25 bevatten louter procedurele standaardbepalingen over onder meer consultaties en wijziging van het Verdrag, geschillenbeslechting, de wijze van inwerkingtreding, toepasselijkheid en opzegging van het Verdrag, alsmede slotbepalingen. Het tweede lid van artikel 25 bepaalt dat het huidige Verdrag beëindigd wordt op de datum waarop het Verdrag in werking treedt.

#### *Artikel 22 (opleidingen)*

De partijen zijn overeen gekomen deel te nemen aan gezamenlijke activiteiten om training van de staf op het gebied van commerciële luchtvaart te stimuleren.

#### *Artikel 23 (milieu)*

Artikel 23 bepaalt dat beide partijen maatregelen zullen nemen om gezamenlijk de emissies te reduceren en het milieu te beschermen tegen vervuiling veroorzaakt door luchtvaartoperaties.

#### *Bijlage bij het Verdrag*

De bijlage, die een integrerend onderdeel vormt van 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, voor zover de routetabel betreft, aan te merken als zijnde van uitvoerende aard. Verdragen tot wijziging van de bijlage, voor wat betreft de routes, 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.

#### **4. Koninkrijkspositie**

Het Verdrag zal voor wat betreft het Koninkrijk der Nederlanden gelden voor zowel het Europese deel als het Caribische deel van Nederland. Zoals in de inleiding van deze toelichtende nota wordt aangegeven, wordt de relevante markt van luchtverbindingen bestreken door het Europese en het Caribische deel van Nederland enerzijds en Argentinië anderzijds.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,  
S.A.M. Dijkma

De Minister van Buitenlandse Zaken,  
A.G. Koenders