

Vergaderjaar 2017–2018

**34 945**

## **Luchtvaartverdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden, ten behoeve van het Caribische deel van Nederland, en de Verenigde Staten van Amerika inzake het luchtvervoer tussen het Caribische deel van Nederland en de Verenigde Staten van Amerika; Washington, 17 januari 2018**

**A/ Nr. 1**

Ter griffie van de Eerste en van de Tweede Kamer der Staten-Generaal ontvangen op 1 mei 2018.

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 31 mei 2018.

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, 30 april 2018

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 17 januari 2018 te Washington tot stand gekomen Luchtvaartverdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden, ten behoeve van het Caribische deel van Nederland, en de Verenigde Staten van Amerika inzake het luchtvervoer tussen het Caribische deel van Nederland en de Verenigde Staten van Amerika (Trb. 2018, nr. 22).

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

De goedkeuring wordt voor het Caribische deel van Nederland gevraagd.

De Minister van Buitenlandse Zaken,  
S.A. Blok

## **Toelichtende nota**

### **I. Inleiding**

De luchtvaartrelatie tussen het Caribische deel van Nederland en de Verenigde Staten van Amerika werd geregeld in het op 14 juli 1998 te Washington tot stand gekomen Luchtvaartverdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden voor de Nederlandse Antillen en de Verenigde Staten van Amerika inzake het luchtvervoer tussen de Nederlandse Antillen en de Verenigde Staten van Amerika (*Trb.* 1998, 207), zoals gewijzigd bij een op 27 november 2007 te Washington tot stand gekomen notawisseling houdende een verdrag tot wijziging (*Trb.* 2008, 8) (hierna: het huidige Verdrag). Naar aanleiding van de staatkundige herstructurering binnen het Koninkrijk achtten de luchtvaartautoriteiten van Nederland en de Verenigde Staten van Amerika het wenselijk om een nieuw verdrag te onderhandelen. Het Luchtvaartverdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden, ten behoeve van het Caribische deel van Nederland, en de Verenigde Staten van Amerika inzake het luchtvervoer tussen het Caribische deel van Nederland en de Verenigde Staten van Amerika (hierna: het Verdrag) is het resultaat van die onderhandelingen. Het Verdrag vervangt bij inwerkingtreding het huidige Verdrag in de relatie tussen het Koninkrijk der Nederlanden, ten behoeve van het Caribische deel van Nederland, en de Verenigde Staten van Amerika.

Het Verdrag strekt ertoe de luchtvaartverbindingen tussen het Caribische deel van Nederland en de Verenigde Staten van Amerika 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. Voor wat betreft het luchtvervoer tussen het Caribische deel van Nederland en de Verenigde Staten van Amerika kent het Verdrag geen beperking ten aanzien van capaciteit en frequentie.

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 van de Grondwet, die aan de door de respectieve partijen aangewezen luchtvaartmaatschappijen rechtstreeks rechten toekennen of plichten opleggen. Het betreft met name bepalingen met betrekking tot toepassing van wetten (artikel 5), commerciële mogelijkheden (artikel 8), douanerechten en heffingen (artikel 9), gebruikersheffingen (artikel 10), eerlijke concurrentie (artikel 11) en prijzen (artikel 12).

### **II. Artikelsgewijze toelichting**

#### *Artikel 1 (Begripsomschrijvingen)*

Artikel 1 bevat definities van enkele in het Verdrag voorkomende, voor luchtvaartverdragen gebruikelijke begrippen. Tevens is een nadere aanduiding van het Caribische deel van Nederland opgenomen, dat wil zeggen de eilanden Bonaire, Saba en Sint Eustatius.

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

In artikel 2 worden de (vervoers)rechten aangegeven die in het kader van het Verdrag worden verleend, te weten het recht van overvlucht en technische landing, het recht om van, naar en via het grondgebied van de andere partij naar een aantal verder gelegen bestemmingen te vliegen in overeenstemming met de routetabel zoals bepaald in het eerste lid, onderdeel c, alsmede het recht om geregelde luchtdiensten en charter-

vluchten van, naar en via hun wederzijdse grondgebieden te onderhouden. In het vijfde lid wordt bepaald dat wanneer een partij ten aanzien van chartervluchten verschillende regels, voorschriften, bepalingen, voorwaarden of beperkingen hanteert voor een of meerdere van de eigen luchtvaartmaatschappijen of die van andere landen, de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij aan de minst restrictieve criteria zullen worden onderworpen. Voorts zijn beide partijen verplicht zich te houden aan de regels met betrekking tot de bescherming van de passagiersfondsen, annuleringen door passagiers en terugbetalingen.

#### *Artikel 3 en 4 (Aanwijzing en intrekking van de aanwijzing)*

Voor het uitvoeren van de luchtdiensten wordt in artikel 3 de aanwijzing van de luchtvaartmaatschappijen geregeld. Er bestaan geen beperkingen bestaan ten aanzien van het aantal luchtvaartmaatschappijen dat kan worden aangewezen en onder het verdrag luchtdiensten mag verrichten. Er is voorzien in de aanwijzing van luchtvaartmaatschappijen gevestigd in het Caribische deel van Nederland. 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 luchtvaartmaatschappijen verstrekte exploitatievergunningen in te trekken, op te schorten, te beperken of aan voorwaarden te onderwerpen.

#### *Artikel 5 (Toepassing van wetgeving)*

In artikel 5 wordt bepaald dat het vliegen met en de exploitatie van de luchtvaartuigen van de door de ene partij aangewezen luchtvaartmaatschappijen dienen te voldoen aan de wet- en regelgeving van de andere partij ten aanzien van de binnenkomst op, het vliegen over, het verblijf op en het vertrek uit het grondgebied van deze partij. Dit geldt ook voor bemanning, passagiers, vracht of post.

#### *Artikel 6 (Veiligheid)*

In het eerste lid van artikel 6 wordt bepaald dat geldende bewijzen van luchtwaardigheid, bewijzen van bekwaamheid en vergunningen uitgegeven of bekrachtigd in overeenstemming met de wet- 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 minimumeisen van het Verdrag van Chicago. Op grond van het eerste lid behoudt elke partij het recht om bewijzen van bekwaamheid en vergunningen te weigeren die door de andere partij of door een derde land aan onderdanen van de eerstgenoemde partij zijn toegekend of ten behoeve van die onderdanen zijn bekrachtigd. Het tweede lid van artikel 6 bepaalt dat een partij om consultaties kan verzoeken bij de andere partij met betrekking tot de veiligheidsstandaarden en kunnen als *ultimum remedium* de rechten van de betreffende luchtvaartmaatschappij worden geweigerd, ingetrokken, opgeschort, beperkt of aan voorwaarden worden onderworpen totdat de geconstateerde tekortkomingen in het toezicht door de luchtvaartautoriteit zijn verholpen dan wel opgelost.

#### *Artikel 7 (Luchtvaartbeveiliging)*

Artikel 7 verwijst naar de meest recente door de Internationale Organisatie voor de Burgerluchtvaart (ICAO) vastgestelde veiligheids- en beveiligingsstandaarden en aanbevolen praktijken voor de internationale burgerluchtvaart. In dit artikel zijn een procedure en een aanpak geregeld in het geval het Caribische deel van Nederland of de Verenigde Staten twijfels heeft over de wijze waarop de veiligheids- en beveiligingsstandaard door de

andere partij wordt nageleefd en gecontroleerd. Bij gerede twijfel kunnen consultaties plaatsvinden. Indien maatregelen uitblijven, biedt artikel 7 de mogelijkheid om de vluchtuitvoering door de luchtvaartmaatschappijen van en naar elkaars grondgebied in te trekken, op te schorten, te beperken of aan voorwaarden te onderwerpen. Verder wordt verwezen naar de door de ICAO vastgestelde veiligheids- en beveiligingsstandaarden, die, voor zover van toepassing bij de wederzijdse luchtvaartbetrekkingen tussen het Caribische deel van Nederland en de Verenigde Staten van Amerika, in acht moeten worden genomen.

#### *Artikel 8 (Commerciële mogelijkheden)*

Dit artikel geeft invulling aan de commerciële mogelijkheden voor de luchtvaartmaatschappijen van beide partijen. Deze omvatten onder meer het recht van de luchtvaartmaatschappijen om kantoren te vestigen op het grondgebied van de andere partij ter promotie en verkoop van luchtdiensten en andere daaraan gerelateerde producten. Het tweede lid van artikel 8 voorziet in de mogelijkheid voor luchtvaartmaatschappijen om eigen personeel op het grondgebied van de andere partij te laten werken met inachtneming van de geldende wet- en regelgeving op dat terrein. Het derde lid voorziet in grondafhandeling die optimale mogelijkheden geeft voor vrije keuze tussen aanbieders.

De inkomsten uit verkoopactiviteiten van een luchtvaartmaatschappij mogen zonder belemmeringen worden uitgevoerd naar het land van herkomst. De transfer van de inkomsten kan plaatsvinden in inwisselbare munteenheden en zal niet worden belast, afgezien van de normaal door banken in rekening gebrachte kosten voor omwisselen en overboeken. Het zevende lid bevat een uitgebreid code-share regime dat ook code-share met derde landen mogelijk maakt. Het achtste lid bepaalt dat samenwerking op het gebied van intermodaal vervoer tot de mogelijkheid behoort.

#### *Artikel 9 (Douanerechten en heffingen)*

Artikel 9 bevat een bepaling over volledige 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 luchtvaartmaatschappijen van de andere partij voor zover dat is toegestaan door haar nationale wetgeving.

#### *Artikel 10 (Gebruikersheffingen)*

Artikel 10 voorziet in nadere regels over luchthavengelden en andere gebruikersheffingen. In dit artikel wordt onder meer verankerd dat de luchthavengelden en gebruikersheffingen die door de partijen in rekening worden gebracht aan de luchtvaartmaatschappijen juist, redelijk, non-discriminatoir en kosten gerelateerd zijn en proportioneel verdeeld worden over alle categorieën gebruikers van de desbetreffende luchthaven(s) of luchthavensystemen. Het derde lid bepaalt dat de partijen daarbij aangespoord worden om consultaties tussen de bevoegde autoriteiten en de luchtvaartmaatschappijen te entameren teneinde informatie uit te wisselen over de redelijkheid en hoogte van de heffingen.

#### *Artikel 11 (Eerlijke concurrentie)*

In artikel 11 zijn bepalingen opgenomen teneinde de eerlijke concurrentie tussen de luchtvaartmaatschappijen van beide partijen te waarborgen. Elke partij staat toe dat de luchtvaartmaatschappijen zelf het aantal frequenties en capaciteit kunnen bepalen dat zal worden ingezet in het internationale verkeer. Er bestaat geen verplichting tot het indienen van

schema's anders dan voor informatie doeleinden. Er mogen geen concurrentievervalsende maatregelen worden genomen die strijdig zijn met de doelstellingen van het Verdrag.

#### *Artikel 12 (Tarieven)*

Ingevolge het eerste lid staat het luchtvaartmaatschappijen vrij 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. Er bestaat geen verplichting tot het indienen van de te hanteren tarieven aan de luchtvaartautoriteiten van de andere partij. Op verzoek van de luchtvaartautoriteit van de andere partij zal dergelijke informatie wel ter beschikking worden gesteld. Het derde lid belet een partij eenzijdige actie te ondernemen ter voorkoming van het instellen of voortzetten van een bepaald tarief door de luchtvaartmaatschappij(en) en voorziet hiertoe in een consultatieprocedure met de andere partij.

#### *Artikelen 13 – 17 (Procedurele- en slotbepalingen)*

De artikelen 13 tot en met 17 bevatten louter procedurele standaardbepalingen met betrekking tot onder meer consultaties (artikel 13), geschillenbeslechting (artikel 14), beëindiging van het Verdrag (artikel 15) en de wijze van inwerkingtreding van het Verdrag (artikel 17), alsmede de gebruikelijke slotbepalingen.

### **III. Koninkrijkspositie**

Het Verdrag zal voor wat betreft het Koninkrijk der Nederlanden alleen voor het Caribische deel van Nederland (de eilanden Bonaire, Saba en Sint Eustatius) gelden.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,  
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga

De Minister van Buitenlandse Zaken,  
S.A. Blok