

Vergaderjaar 2017–2018

**35 017**

## **Verdrag inzake luchtdiensten tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Republiek Sudan; Khartoem, 29 maart 2018**

**A/ Nr. 1**

Ter griffie van de Eerste en van de Tweede Kamer der Staten-Generaal ontvangen op 4 september 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 4 oktober 2018.

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, 24 augustus 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 29 maart 2018 te Khartoem tot stand gekomen Verdrag inzake luchtdiensten tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Republiek Sudan (Trb. 2018, nr. 50).

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

De goedkeuring wordt voor het Europese deel van Nederland gevraagd.

De Minister van Buitenlandse Zaken,  
S.A. Blok

## TOELICHTENDE NOTA

### 1. Inleiding

Op 10 december 2013 vonden te Durban, Zuid-Afrika, bilaterale onderhandelingen plaats tussen de luchtvaartautoriteiten van Sudan en Nederland. Deze besprekingen hebben geresulteerd in het Verdrag inzake luchtdiensten tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Republiek Sudan (hierna: het «verdrag»). Het verdrag vervangt bij inwerkingtreding de huidige op 12 februari 1956 te Khartoem tot stand gekomen Overeenkomst tussen de regering van de Soedan en de regering van het Koninkrijk der Nederlanden voor de instelling en het onderhouden van luchtdiensten tussen hun onderscheidene grondgebieden en verder gelegen punten (hierna: de huidige overeenkomst) (*Trb.* 1956, 24) die vanaf 12 februari 1956 voorlopig werd toegepast door het Europese deel van Nederland en op 31 juli 1956 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 april 2004) (hierna: de «Uitspraak») vastgesteld. Bepaalde artikelen in de huidige overeenkomst 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.»

Tevens werd het afsluiten van een nieuw verdrag door beide verdragsluitende partijen noodzakelijk geacht teneinde tegemoet te komen aan de commerciële en operationele wensen van de door beide verdragsluitende partijen aangewezen en (nog) aan te wijzen luchtvaartmaatschappijen. Tevens zijn de standaardbepalingen ten aanzien van veiligheid en beveiliging van de luchtvaart opgenomen teneinde te voldoen aan de internationale verplichtingen ter zake.

Het besluit om de huidige overeenkomst te moderniseren komt voort uit de wens van een in Nederland gevestigde EU-luchtvaartmaatschappij die vrachtluchten onder het bestaande bilaterale luchtvaartregime wenste uit te voeren. Dit werd niet toegestaan door de Sudanese luchtvaartautoriteiten aangezien er geen specifieke afspraken waren gemaakt over een vrachtregime. Besloten is om een gemoderniseerde luchtvaartovereenkomst af te sluiten waarin onder meer is voorzien in een vrachtregime.

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 Republiek Sudan aangewezen luchtvaartmaatschappijen rechtstreeks rechten toekennen. Het betreft artikel 3, tweede lid, aanhef, onder b (onverwijld verlening exploitatievergunning), artikel 3, derde lid (aanvangen exploitatie na ontvangst exploitatievergunning) en de te exploiteren routes als vervat in de bijlage. Verder worden aan de door de respectieve verdragsluitende partijen aangewezen luchtvaartmaatschappijen rechtstreeks rechten toegekend of plichten opgelegd met name in de bepalingen met betrekking tot tarieven (artikel 5), commerciële activiteiten (artikel 6), verandering van luchtvaartuig (artikel 7), eerlijke concurrentie (artikel 8), vrijstelling van belastingen, douanerechten en heffingen (artikel 9), gebruikersheffingen (artikel 10), dubbele belasting (artikel 11), overmaking van gelden (artikel 12) en toepassing van wetten, voorschriften en procedures (artikel 13).

## **2. Reikwijdte**

Omdat de relevante markt van luchtverbindingen uitsluitend bestreken wordt door het Europese deel van Nederland enerzijds en de Republiek Sudan 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.

## **3. Artikelsgewijze toelichting**

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

### *Artikel 1 (Begripsomschrijvingen)*

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

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

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

### *Artikel 3 en 4 (Aanwijzing en verlening/Intrekking en schorsing van vergunningen)*

Het verdrag schept voor de verdragsluitende partijen de mogelijkheid tot meervoudige aanwijzing van luchtvaartmaatschappijen en geeft de voorwaarden aan waaraan de luchtvaartmaatschappijen van beide verdragsluitende partijen moeten voldoen om voor een aanwijzing in aanmerking te komen.

Daarnaast zijn de artikelen 3 en 4, conform de eerdergenoemde uitspraak van het Europese Hof van Justitie, zodanig geformuleerd dat ook in het Europese deel van Nederland gevestigde luchtvaartmaatschappijen afkomstig uit andere EU-Lidstaten door Nederland kunnen worden aangewezen (artikel 3) of, waar nodig, de exploitatievergunning kan worden geweigerd, ingetrokken, geschorst of beperkt, bijvoorbeeld als niet (langer) aan de vereisten voor eigendom wordt voldaan of de operaties niet (langer) plaatsvinden overeenkomstig standaarden van de Internationale Organisatie voor Burgerluchtvaart (hierna: ICAO) (artikel 4).

### *Artikel 5 (Tarieven)*

Artikel 5 bepaalt onder welke voorwaarden de aangewezen luchtvaartmaatschappijen de tarieven zelfstandig kunnen vaststellen en onder welke voorwaarden de verdragsluitende partijen kunnen interveniëren.

### *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 verdragsluitende partij, biedt het eerste lid van artikel 6 van het verdrag onder meer het recht van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen om kantoren te vestigen op het grondgebied van de andere verdragsluitende partij ter promotie en verkoop van luchtdiensten en andere daaraan gerelateerde producten (inclusief de inhuur van derden). Tevens voorziet artikel 6, tweede en derde lid, in de mogelijkheid voor luchtvaartmaat-

schappijen om eigen specialistisch personeel op het grondgebied van de andere verdragsluitende partij te laten werken of om het personeel in te schakelen van een ander bedrijf dat door die verdragsluitende partij daartoe gemachtigd is. Het vierde lid voorziet in grondafhandeling die optimale mogelijkheden geeft voor vrije keuze tussen aanbieders op het grondgebied van de andere verdragsluitende partij en die voor wat betreft het Nederlands grondgebied in overeenstemming is met Europese wet- en regelgeving. Het vijfde lid van dit artikel bepaalt de mogelijkheden voor uitgebreide commerciële samenwerking tussen luchtvaartmaatschappijen, zoals door middel van zogenaamde code-sharing overeenkomsten, hetgeen voor de bestaande luchtvaartallianties van groot belang is. Daarnaast is op grond van het zesde en zevende lid van artikel 6 het verrichten van intermodale diensten/intermodaal vervoer door de lucht en over land en/of zee toegestaan. Het achtste lid bepaalt dat alle activiteiten slechts kunnen worden uitgevoerd met inachtneming van de voor een verdragsluitende partij geldende wet- en regelgeving op dat terrein, inclusief de voor Nederland geldende EU-regelgeving.

#### *Artikel 7 (Verandering van luchtvaartuig)*

Dit artikel maakt het voor de aangewezen luchtvaartmaatschappij mogelijk het overstappen van passagiers 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. Voor de positie van Schiphol als transfer luchthaven is dit artikel eveneens van belang.

#### *Artikel 8 (Eerlijke concurrentie)*

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

#### *Artikel 9 (Belastingen, douanerechten en heffingen)*

Dit artikel bepaalt dat luchtvaartuigen van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen die op de internationale routes onder het verdrag opereren, alsmede de normale uitrustingsstukken, reserveonderdelen, voorraden brandstof en smeermiddelen en boordproviand van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen zijn vrijgesteld van belastingen, douanerechten, inspectiekosten en andere rechten en heffingen op het grondgebied van de andere verdragsluitende partij op voorwaarde dat die normale uitrustingsstukken, reserveonderdelen, voorraden brandstof en smeermiddelen en boordproviand aan boord van het luchtvaartuig blijven totdat zij weer worden uitgevoerd. Overeenkomstig EU-wet- en regelgeving, kan Nederland in de toekomst 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)*

In artikel 10 wordt overeengekomen dat de gebruikersheffingen rechtvaardig, redelijk en niet-discriminatoir moeten zijn en proportioneel verdeeld moeten worden over alle categorieën gebruikers van de desbetreffende of luchthaven(s) of luchthavensystemen.

#### *Artikel 11 (Dubbele belasting)*

Dit artikel stelt vast dat de winst van een luchtvaartmaatschappij belast zal worden op basis van de geldende belastingregels van het land waarin de winst is gemaakt, tenzij een verdrag inzake het vermijden van dubbele belasting tussen verdragsluitende partijen anders bepaalt.

#### *Artikel 12 (Overmaking van gelden)*

Artikel 12 garandeert dat de inkomsten uit verkoopactiviteiten van een aangewezen luchtvaartmaatschappij mogen worden uitgevoerd naar het land van herkomst tegen de op dat moment geldende officiële wisselkoers.

#### *Artikel 13 (Toepassing van wetten, voorschriften en procedures)*

In artikel 13 wordt bepaald dat het vliegen met en de exploitatie van de luchtvaartuigen van de door de ene verdragsluitende partij aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) dienen te voldoen aan wetten, voorschriften en procedures van de andere verdragsluitende partij ten aanzien van de binnenkomst op, het verblijf op en het vertrek vanuit het grondgebied van deze verdragsluitende partij. Dit geldt ook voor passagiers, bemanning en vracht.

#### *Artikel 14 (Erkenning van bewijzen en licenties)*

Geldende bewijzen van luchtwaardigheid, bewijzen van bevoegdheid en vergunningen uitgegeven door de ene verdragsluitende partij zullen worden erkend door de andere verdragsluitende partij, mits deze voldoen aan de minimale eisen van de op 7 december 1944 te Chicago tot stand gekomen Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart ( *Trb.* 1959, 45). Elke verdragsluitende partij behoudt echter het recht om bewijzen en licenties te weigeren die door de andere verdragsluitende partij aan haar onderdanen zijn toegekend. Voor het Europese deel van Nederland betekent de erkenning dat deze in overeenstemming dient te zijn met vigerende EU wet- en regelgeving

#### *Artikel 15 (Veiligheid) en artikel 16 (Beveiliging van de luchtvaart)*

De bepalingen over de veiligheid en beveiliging van de luchtvaart zijn neergelegd in artikel 15 en artikel 16 van het verdrag. Hierin zijn een procedure en een aanpak geregeld (inclusief de zogenaamde platforminspecties) indien een verdragsluitende partij twijfels heeft over de wijze waarop de veiligheids- en beveiligingsstandaard door de andere verdragsluitende partij wordt nageleefd en gecontroleerd. Bij gereede twijfel kunnen consultaties plaatsvinden. Indien maatregelen uitblijven, bieden het zesde lid van artikel 15 en het zevende lid van artikel 16 de mogelijkheid om de vluchtuitvoering door de luchtvaartmaatschappijen van en naar elkaars grondgebied te weigeren, in te trekken, te beperken of aan voorwaarden te onderwerpen. Verder wordt verwezen naar de door de ICAO vastgestelde veiligheids- en beveiligingsstandaarden (de zogenaamde minimumnormen), die voor zover van toepassing bij de wederzijdse luchtvaartbetrekkingen tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Republiek Sudan, in acht moeten worden genomen.

#### *Artikel 17 (Dienstregeling)*

Dit artikel regelt dat het verstrekken van informatie met betrekking tot de dienstregelingen en operationele plannen, op de in dit artikel beschreven uitzonderingen na, in beginsel geen voorwaarde is voor het opereren door

de aangewezen luchtvaartmaatschappijen. Indien een verdragsluitende partij het verstrekken van informatie vereist, wordt ervoor gezorgd dat de administratieve lasten voor de aangewezen luchtvaartmaatschappijen tot een minimum beperkt blijven.

#### *Artikelen 18–24 (Procedurale en slotbepalingen)*

De artikelen 18 tot en met 24 bevatten louter procedurele standaardbepalingen met betrekking tot onder meer overleg en wijziging van het verdrag (artikel 18), regeling van geschillen (artikel 19), duur en beëindiging (artikel 20), toepasselijkheid van het verdrag (artikel 23), inwerkingtreding (artikel 24), alsmede de gebruikelijke slotbepalingen. Het tweede lid van artikel 24 bepaalt dat de huidige overeenkomst beëindigd wordt op de datum waarop het verdrag in werking treedt.

#### *Bijlage bij het verdrag*

De bijlage bij het verdrag, die een integrerend onderdeel van het verdrag vormt, bevat de routetabel met een open routeschema voor de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide verdragsluitende 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 het de routetabel betreft, aan te merken als zijnde van uitvoerende aard. Verdragen tot wijziging 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.

#### **4. Koninkrijkspositie**

Het verdrag zal voor wat betreft het Koninkrijk der Nederlanden alleen voor het Europese deel van Nederland gelden. Het werd niet opportuun geacht om de reikwijdte van de Overeenkomst uit te breiden tot het Caribische deel van Nederland. Dit is ingegeven door het feit dat de relevante markt van luchtverbindingen bestreken wordt door het Europese deel van Nederland enerzijds en Sudan anderzijds.

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

De Minister van Buitenlandse Zaken,  
S.A. Blok