

Vergaderjaar 2017–2018

**35 019**

## **Verdrag inzake luchtdiensten tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Verenigde Mexicaanse Staten; 's-Gravenhage, 24 april 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 (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, 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 24 april 2018 te 's-Gravenhage tot stand gekomen Verdrag inzake luchtdiensten tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Verenigde Mexicaanse Staten (Trb. 2018, nr. 57).

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

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

De Minister van Buitenlandse Zaken,  
S.A. Blok

## TOELICHTENDE NOTA

### 1. Inleiding

Op 12 en 13 september 2012 vonden te Mexico-Stad bilaterale onderhandelingen plaats tussen de luchtvaartautoriteiten van Mexico en Nederland. Deze besprekingen hebben geresulteerd in het Verdrag inzake luchtdiensten tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Verenigde Mexicaanse Staten (hierna: «het Verdrag»). Het Verdrag vervangt, in de relatie tussen het Koninkrijk der Nederlanden, ten behoeve van het Europese en het Caribische deel van Nederland, en Mexico, de op 6 december 1971 te Mexico-Stad tot stand gekomen Luchtvaartovereenkomst tussen de regering van het Koninkrijk der Nederlanden en de regering van de Verenigde Mexicaanse Staten (hierna: «de huidige Luchtvaartovereenkomst») (*Trb.* 1972, 35) die vanaf 6 december 1971 voorlopig werd toegepast door het gehele Koninkrijk en op 22 januari 1973 in werking is getreden voor het gehele Koninkrijk. De huidige Luchtvaartovereenkomst is op 11 oktober 1978 (*Trb.* 1979, 28) en op 24 augustus 1992 (*Trb.* 1992, 151) gewijzigd.

Het afsluiten van een nieuw Verdrag werd door beide verdragsluitende partijen noodzakelijk geacht teneinde tegemoet te komen aan de ontwikkelingen in de luchtvaart en meer in het bijzonder om tegemoet te komen aan de commerciële en operationele wensen van de luchtvaartsector van beide verdragsluitende partijen. Tevens zijn de standaardbepalingen ten aanzien van veiligheid en beveiliging van de luchtvaart opgenomen teneinde te voldoen aan de internationale verplichtingen ter zake.

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 de huidige Luchtvaartovereenkomst 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.»

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 Verenigde Mexicaanse Staten aangewezen luchtvaartmaatschappijen rechtstreeks rechten toekennen. Het betreft artikel 3, tweede lid, aanhef, onder c (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), douanerechten en heffingen (artikel 9), gebruikersheffingen (artikel 10), dubbele belasting (artikel 11), overmaking van gelden (artikel 12), toepassing van wetten, voorschriften en procedures (artikel 13) en dienstregeling (artikel 17).

## **2. Reikwijdte**

De relevante markt van luchtverbindingen wordt bestreken door zowel het Europese als het Caribische deel van Nederland enerzijds en Mexico anderzijds. Het Verdrag is ingevolge artikel 23 van het Verdrag van toepassing op het grondgebied van het Europese deel en van het Caribische deel van Nederland (de eilanden Bonaire, Sint Eustatius en Saba) (hierna: «CN»).

Ook de markt van CN 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 CN.

Op grond van het Verdrag kunnen in CN alleen luchtvaartmaatschappijen die in CN gevestigd zijn worden aangewezen. 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. CN 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 Verenigde Mexicaanse Staten noch aan Europese luchtvaartmaatschappijen noch aan luchtvaartmaatschappijen uit derde landen rechten biedt voor wat betreft de vestiging en aanwijzing in CN.

De bepalingen uit de huidige Luchtvaartovereenkomst blijven vooralsnog van kracht voor Aruba, Curaçao en Sint Maarten.

## **3. Artikelsgewijze toelichting**

### *Artikel 1 (Begripsomschrijvingen)*

Artikel 1 bevat omschrijvingen van enkele in het Verdrag voorkomende, voor luchtvaartverdragen gebruikelijke, begrippen. Het Verdrag voorziet, gelet op de reikwijdte daarvan, mede in een definitie van CN en de uit dat gebied afkomstige ingezetenen. Tevens is in het tweede lid aangegeven dat de Europese wet- en regelgeving mede van toepassing is op het Europese deel van Nederland.

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

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

---

<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 van 19-12-2013).

### *Artikelen 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 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).

Tenslotte is voorzien in de mogelijke aanwijzing van luchtvaartmaatschappijen gevestigd in CN. Zie hiervoor ook paragraaf 2 (Reikwijdte) van deze toelichtende nota.

### *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 onder meer het recht aan de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) 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 in de mogelijkheid voor luchtvaartmaatschappijen om eigen specialistisch personeel op het grondgebied van de andere verdragsluitende 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). Het vierde lid van artikel 6 voorziet in grondafhandeling die optimale mogelijkheden geeft voor vrije keuze tussen aanbieders op het grondgebied van de andere verdragsluitende partij, met inachtneming van de geldende wet- en regelgeving op dat terrein, inclusief, wat betreft het Europese deel van Nederland, de voor het Europese deel van Nederland geldende EU wet- en regelgeving.

Daarnaast biedt het vijfde lid van dit artikel mogelijkheden voor uitgebreide commerciële samenwerking tussen luchtvaartmaatschappijen, zoals door middel van zogenaamde code-sharing regelingen, hetgeen voor de bestaande luchtvaartallianties van groot belang is.

Tot slot is in het zesde lid bepaald 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 het Europese deel van Nederland geldende EU-regelgeving.

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

Dit artikel maakt het mogelijk op (delen van) de routes zoals neergelegd in de routetabel in de bijlage het overstappen van passagiers te faciliteren en – waar commercieel opportuun – gebruik te maken van partners. Het is aangewezen luchtvaartmaatschappijen toegestaan op (delen van) een gespecificeerde route elk vliegtuig in te zetten, mits deze route verbonden is met het grondgebied van de aanwijzende partij. Hierbij mag gebruikt gemaakt worden van eigen, eventueel geleasede, apparatuur. De aangewezen maatschappij mag hierbij gebruik maken van verschillende of identieke vluchtnummers. Het vierde lid bepaalt dat de luchtvaartautoriteiten van de andere partij hiervoor vooraf toestemming dienen te geven. Voor de positie van Schiphol als overstapluchthaven 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 om alle vormen van discriminatie of oneerlijke concurrentie ten opzichte van de aangewezen maatschappijen van de andere verdragsluitende partij teniet te doen. Het derde lid bepaalt dat de luchtvaartmaatschappijen op basis van commerciële overwegingen zelf hun frequentie en capaciteit voor internationaal luchtvervoer mogen bepalen. Het vierde lid verbiedt het opleggen van specifieke concurrentievervalsende maatregelen.

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

Dit artikel bepaalt dat de luchtvaartuigen van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen die op de internationale routes onder het Verdrag opereren, alsmede de normale boorduitrustingsstukken, reserveonderdelen, voorraden brandstof en smeermiddelen en boordproviand van de aangewezen luchtvaartmaatschappij op basis van wederkerigheid vrijgesteld zijn van douanerechten, inspectiekosten en andere rechten en heffingen op het grondgebied van de andere verdragsluitende partij, op voorwaarde dat de normale boorduitrustingsstukken, reserveonderdelen, voorraden brandstof en smeermiddelen en boordproviand aan boord blijven van het luchtvaartuig totdat zij weer worden uitgevoerd. Overeenkomstig EU-wet- en regelgeving kan Nederland een belasting op brandstof opleggen tussen een punt op het grondgebied in 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 onredelijk discriminatoir dienen te zijn en in redelijkheid en billijkheid worden opgelegd aan alle categorieën gebruikers van de desbetreffende luchthaven(s) of luchthavensystemen.

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

Dit artikel stelt vast dat de inkomsten, voordelen en winsten van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen belast zullen worden op basis van het op 27 september 1993 te 's-Gravenhage tot stand gekomen Verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Verenigde Mexicaanse Staten tot het vermijden van dubbele belasting en het voorkomen van het ontgaan van belasting met betrekking tot belastingen naar het inkomen

(*Trb.* 1993, 160) en het op 11 december 2008 te Mexico-Stad tot stand gekomen Protocol tot wijziging van dat verdrag (*Trb.* 2009, 16).

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

Dit artikel bepaalt dat de inkomsten uit verkoopactiviteiten van een aangewezen luchtvaartmaatschappij mogen worden uitgevoerd naar het land van herkomst in vrij inwisselbare munteenheden tegen de op dat moment geldende wisselkoers en dat deze niet worden belast afgezien van de normaal door banken in rekening gebrachte kosten voor de verleende diensten.

#### *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 aangewezen luchtvaartmaatschappijen dienen te voldoen aan de wetten, voorschriften en procedures van de ontvangende verdragsluitende partij ten aanzien van binnenkomst op, het verblijf op of het vertrek vanuit het grondgebied van deze verdragsluitende partij. Dit geldt ook voor bemanning, passagiers en/of vracht en post.

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

Geldende bewijzen van luchtwaardigheid, bewijzen van bevoegdheid en vergunningen uitgegeven door de ene verdragsluitende partij, en die nog niet verlopen zijn, zullen worden erkend als geldig door de andere verdragsluitende partij, mits deze voldoen aan de minimale eisen van het op 7 december 1944 te Chicago tot stand gekomen Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart (*Stb.* 1947, H 165 en *Trb.* 1959, 45). Elke partij behoudt echter het recht om bewijzen van bevoegdheid 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 in artikel 16. Hierin zijn een procedure en een aanpak geregeld (inclusief de zogenaamde platforminspecties) indien Nederland of Mexico twijfels heeft over de wijze waarop de veiligheids- en beveiligingsstandaard door de andere verdragsluitende partij wordt nageleefd en gecontroleerd. Bij gerede twijfel kunnen consultaties plaatsvinden. Indien maatregelen uitblijven, bieden het zesde lid van artikel 15 en het achtste 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 Nederland en Mexico in acht moeten worden genomen.

#### *Artikel 17 (Dienstregeling)*

Dit artikel bepaalt dat het verstrekken van informatie met betrekking tot de dienstregelingen en exploitatieplannen, 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 (Procedurele 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 Luchtvaartovereenkomst in de relatie tussen Mexico en het Koninkrijk der Nederlanden, ten behoeve van het Europese deel van Nederland en het Caribische deel van Nederland, 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 uitmaakt, 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, voor wat betreft de routes, behoeven 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 ter zake voorbehouden.

#### *4. Koninkrijkspositie*

Het Verdrag zal voor wat betreft het Koninkrijk der Nederlanden gelden voor zowel het Europese 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 Mexico anderzijds.

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

De Minister van Buitenlandse Zaken,  
S.A. Blok