

Vergaderjaar 2018–2019

**35 158**

## **Verdrag inzake luchtdiensten tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Republiek Angola; 's-Gravenhage, 29 oktober 2018**

**A/ nr. 1**

Ter griffie van de Eerste en van de Tweede Kamer der Staten-Generaal ontvangen op 8 maart 2019.

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 april 2019.

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, 8 maart 2019

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 oktober 2018 te 's-Gravenhage tot stand gekomen verdrag inzake luchtdiensten tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Republiek Angola (Trb. 2018, nr. 199).

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 15 augustus 2012 vonden te 's-Gravenhage bilaterale onderhandelingen plaats tussen de luchtvaartautoriteiten van Angola en Nederland. Deze besprekingen hebben geresulteerd in het Verdrag inzake luchtdiensten tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Republiek Angola (hierna: het «Verdrag»).

Om te voldoen aan de uitspraak van het Europese Hof van Justitie van 5 november 2002 in de zogenaamde «Open Skies» zaken (hierna: de «Uitspraak») 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) vastgesteld. De artikelen zoals overeengekomen in het Verdrag zijn in lijn met het recht van de Europese Unie.

Het afsluiten van een Verdrag werd door beide verdragsluitende partijen noodzakelijk geacht teneinde tegemoet te komen aan de commerciële en operationele wensen van de door elk van de verdragsluitende partijen aangewezen luchtvaartmaatschappij. Tevens zijn de standaardbepalingen ten aanzien van veiligheid en beveiliging van de luchtvaart opgenomen teneinde te voldoen aan de internationale verplichtingen ter zake.

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 Angola aangewezen luchtvaartmaatschappij 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 luchtvaartmaatschappij 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), belastingen, 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**

Omdat de relevante markt van luchtverbindingen ingevolge artikel 23 van het Verdrag uitsluitend bestreken wordt door het Europese deel van Nederland enerzijds en Angola 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 een Europese luchtvaartmaatschappij kan aanwijzen die gevestigd is in het Europese deel van Nederland.

### **3. Artikelsgewijze toelichting**

#### *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 luchtvaartmaatschappij van elke verdragsluitende partij onder het Verdrag mag uitvoeren.

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

In artikel 3, eerste lid, is bepaald dat het aantal luchtvaartmaatschappijen dat door elke verdragsluitende partij mag worden aangewezen om internationale luchtdiensten te verrichten op één wordt gesteld, dat wil zeggen enkelvoudige aanwijzing. Daarnaast legt het artikel de voorwaarden vast waaraan de aangewezen luchtvaartmaatschappij van elke verdragsluitende partij moet voldoen om in aanmerking te komen voor een aanwijzing.

Daarnaast zijn de artikelen 3 en 4, conform de eerdergenoemde uitspraak van het Europese Hof van Justitie, zodanig geformuleerd dat ook een in het Europese deel van Nederland gevestigde luchtvaartmaatschappij afkomstig uit een andere EU-Lidstaat door Nederland kan worden aangewezen (artikel 3) of, waar nodig, de vergunning kan worden geweigerd, ingetrokken, geschorst of beperkt of hieraan voorwaarden kunnen worden verbonden, 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 luchtvaartmaatschappij de tarieven zelfstandig kan 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 luchtvaartmaatschappij om kantoren te vestigen op het grondgebied van de andere verdragsluitende partij ten behoeve van de bevordering van de verkoop van luchtvervoer en bijkomende of aanvullende diensten. Tevens voorziet artikel 6, tweede en derde lid, in de mogelijkheid voor een aangewezen luchtvaartmaatschappij om eigen specialistisch personeel te zenden naar en het doen verblijven op het grondgebied van de andere verdragsluitende partij of om het personeel in te schakelen van een ander bedrijf dat door die verdragsluitende partij daartoe gemachtigd is. Het vierde lid van dit artikel 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 beide luchtvaartmaatschappijen, zoals door middel van zogenaamde code-sharing- of lease-regelingen, 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 om alle vormen van discriminatie of oneerlijke concurrentiepraktijken ten opzichte van de aangewezen maatschappij van de andere verdragsluitende partij uit te bannen. Het vierde lid verbiedt het opleggen van specifieke concurrentievervalsende maatregelen.

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

Dit artikel bepaalt dat luchtvaartuigen van de aangewezen luchtvaartmaatschappij die op de internationale routes onder het verdrag opereert, alsmede de normale uitrustingsstukken, reserveonderdelen, voorraden brandstof en smeermiddelen en boordproviand van de aangewezen luchtvaartmaatschappij zijn vrijgesteld van belastingen, douanerechten, inspectiekosten en andere rechten en heffingen op het grondgebied van de andere verdragsluitende partij, op voorwaarde dat de normale uitrustingsstukken, reserveonderdelen, voorraden brandstof en smeermiddelen en boordproviand aan boord van het luchtvaartuig blijven totdat zij weer worden uitgevoerd. Het zesde lid van dit artikel bepaalt dat overeenkomstig EU-wet- en regelgeving, Nederland in de toekomst een belasting op brandstof kan 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 die door de verdragsluitende partijen in rekening worden gebracht aan een aangewezen luchtvaartmaatschappij juist, rechtvaardig en niet onredelijk discriminatoir zijn, kostengerelateerd zijn en proportioneel verdeeld moeten worden over alle categorieën gebruikers van de desbetreffende luchthaven(s) of luchthavensystemen.

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

Dit artikel bepaalt dat de inkomsten en winsten van een aangewezen luchtvaartmaatschappij belast zullen worden in de staat waarin de plaats van de werkelijke leiding van de luchtvaartmaatschappij is gelegen, tenzij een verdrag inzake het vermijden van dubbele belasting en het voorkomen van het ontgaan van belasting met betrekking tot belastingen naar het inkomen en naar het vermogen 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 en na toestemming mogen worden overgemaakt in elke valuta 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 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, bemanningsleden, 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 zullen worden erkend 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.* Nr. 1947, H 165 en *Trb.* 1959, nr. 45) (hierna: het Verdrag van Chicago). Elke verdragsluitende partij behoudt echter het recht om bewijzen en vergunningen 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 geldende 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 schorsen of daarvan af te wijken. 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 Angola, in acht moeten worden genomen.

#### *Artikel 17 (Dienstregeling)*

Dit artikel regelt dat een verdragsluitende partij kan verlangen dat een aangewezen luchtvaartmaatschappij informatie verstrekt met betrekking tot de dienstregeling en operationele plannen. Kennisgeving van de dienstregeling dient minstens 45 dagen voor aanvang van de voorgenomen diensten plaats te vinden. De verdragsluitende partij dient er daarbij zorg voor te dragen dat de administratieve lasten voor de aangewezen luchtvaartmaatschappij tot een minimum beperkt blijven. In het tweede lid is bepaald dat wanneer de luchtvaartautoriteit binnen een

redelijke termijn geen afkeuring heeft gegeven, de goedkeuring geacht wordt te zijn verleend.

#### *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 (artikel 18), regeling van geschillen (artikel 19), duur en beëindiging (artikel 20), toepasselijkheid van dit Verdrag (artikel 23) en inwerkingtreding (artikel 24).

#### *Bijlage*

De Bijlage bij het Verdrag, die een integrerend onderdeel van het Verdrag vormt, bevat de routetabel met een open routeschema voor de aangevoerde 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 het Verdrag uit te breiden tot het Caribische deel van Nederland. Dit is ingegeven door het feit dat de relevante markt van luchtverbindingen uitsluitend bestreken wordt door het Europese deel van Nederland enerzijds en Angola anderzijds.

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

De Minister van Buitenlandse Zaken,  
S.A. Blok