

Vergaderjaar 2020–2021

## **35 834 (R2153)**

## **Verdrag inzake luchtdiensten tussen het Koninkrijk der Nederlanden, ten behoeve van Curaçao, en de Republiek Malta; Valletta, 16 november 2020**

### **A/ nr. 1**

Ter griffie van de Eerste en van de Tweede Kamer der Staten-Generaal ontvangen op 12 mei 2021.

De wens dat het verdrag aan de uitdrukkelijke goedkeuring van de Staten-Generaal wordt onderworpen kan door of namens een van de Kamers of door ten minste vijftien leden van de Eerste Kamer dan wel dertig leden van de Tweede Kamer of door de Gevolmachtigd Minister van Curaçao te kennen worden gegeven uiterlijk op 11 juni 2021.

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

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

Den Haag, 23 april 2021

Overeenkomstig het bepaalde in artikel 2, eerste en derde lid, en artikel 5, eerste en tweede lid, van de Rijkswet goedkeuring en bekendmaking verdragen, de Raad van State van het Koninkrijk gehoord, heb ik de eer u hierbij ter stilzwijgende goedkeuring over te leggen het op 16 november 2020 te Malta tot stand gekomen verdrag inzake luchtdiensten tussen het Koninkrijk der Nederlanden, ten behoeve van Curaçao, en de Republiek Malta (Trb. 2020, nr. 136).

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

De goedkeuring wordt voor Curaçao gevraagd.

Aan de Gouverneur van Curaçao is verzocht hogergenoemde stukken op 14 mei 2021 over te leggen aan de Staten van Curaçao.

De Gevolmachtigde Minister van Curaçao is van deze overlegging in kennis gesteld.

De Minister van Buitenlandse Zaken,  
S.A. Blok

## **TOELICHTENDE NOTA**

### **I. Inleiding**

Het Verdrag inzake luchtdiensten tussen het Koninkrijk der Nederlanden, ten behoeve van Curaçao, en de Republiek Malta (hierna: het Verdrag) is het resultaat van besprekingen tussen de luchtvaartautoriteiten van Curaçao en Malta. De onderhandelingen vonden op 21 oktober 2015 plaats tijdens de ICAO Air Services Negotiation Event (ICAN) 2015 te Antalya, Turkije. Aanleiding voor de onderhandelingen was de wens van de verdragsluitende partijen om de luchtvaartrelatie tussen Curaçao en Malta in een verdrag te regelen om daarmee handel, toerisme en investeringen te bevorderen. Het Verdrag strekt ertoe de luchtvaartverbindingen tussen Curaçao en Malta 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.

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 Malta aangewezen luchtvaartmaatschappijen rechtstreeks rechten toekennen. Het betreft artikel 3, tweede lid, aanhef, onder a (verlening van exploitatievergunningen), artikel 3, derde lid (aanvangen exploitatie van de overeengekomen diensten) en de te exploiteren routes als vervat in de Bijlage bij het Verdrag. Verder worden aan de door respectieve verdragsluitende partijen aangewezen luchtvaartmaatschappijen rechtstreeks rechten toegekend of plichten opgelegd, met name in de bepalingen over toepassing van wetten en voorschriften (artikel 5), directe transit (artikel 6), leasen van vliegtuigen (artikel 10), gebruikersheffingen (artikel 11), vrijstelling van belastingen, douanerechten en andere heffingen (artikel 12), eerlijke concurrentie (artikel 13), capaciteit (artikel 14), tarieven (artikel 15), overmaking van inkomsten (artikel 16), belasting (artikel 17), vertegenwoordiging van luchtvaartmaatschappijen en verkopen (artikel 18) en grondafhandeling (artikel 19).

### **II. 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 artikel 2 worden de rechten aangegeven die in het kader van het Verdrag worden verleend, te weten het recht van overvlucht en technische landing en overige in het Verdrag vastgelegde rechten van beide verdragsluitende partijen om geregelde internationale luchtdiensten te onderhouden in overeenstemming met de routetabel in de Bijlage bij het Verdrag. In het vierde lid wordt bepaald dat het uitoefenen van vijfde vrijheidsrechten na goedkeuring door de luchtvaartautoriteiten van beide verdragsluitende partijen wordt vastgelegd in een regeling tussen de luchtvaartautoriteiten van de verdragsluitende partijen.

*Artikel 3 (Aanwijzing en vergunningen) en artikel 4 (Intrekking en opschorting van vergunningen)*

Voor het uitvoeren van de luchtdiensten wordt in artikel 3 een meervoudige aanwijzing van luchtvaartmaatschappijen geregeld. Ook wordt bepaald onder welke voorwaarden de benodigde vergunningen worden verleend. Voor Malta zijn daarbij de vigerende EU-bepalingen opgenomen. Artikel 4 geeft de luchtvaartautoriteiten van elke verdragsluitende partij het recht om de aan de door de andere verdragsluitende partij aangewezen luchtvaartmaatschappijen verstrekte vergunningen in te trekken, op te schorten of te beperken.

*Artikel 5 (Toepasselijkheid van wetten en voorschriften)*

In artikel 5 wordt bepaald dat het vliegen met en de exploitatie van de luchtvaartuigen van de door de ene verdragsluitende partij aangewezen luchtvaartmaatschappijen dienen te voldoen aan wetten en voorschriften van de andere verdragsluitende partij ten aanzien van de toelating tot, het verblijf op en het vertrek uit het grondgebied van deze verdragsluitende partij. Dit geldt ook voor passagiers, bemanningsleden, vracht en post.

*Artikel 6 (Directe Transit)*

Artikel 6 bepaalt dat goederen in transitio en overstappende passagiers in beginsel aan een vereenvoudigde controle worden onderworpen.

*Artikel 7 (Erkenning van bewijzen en vergunningen)*

Artikel 7 bepaalt dat bewijzen van luchtwaardigheid, bewijzen van bevoegdheid en vergunningen uitgegeven door de ene verdragsluitende partij en die nog niet verlopen zijn, zullen worden erkend door de andere verdragsluitende partij, mits deze voldoen aan de minimale eisen van het op 7 december 1944 tot stand gekomen Verdrag inzake de Internationale Burgerluchtvaart (Verdrag van Chicago) (*Stb.* 1947, H 165 en *Trb.* 1959, nr. 45). Op grond van het tweede lid van artikel 7 behoudt elke verdragsluitende partij echter het recht om bewijzen en vergunningen te weigeren die door de andere verdragsluitende partij aan haar eigen onderdanen zijn toegekend.

*Artikel 8 (Veiligheid) en artikel 9 (Luchtvaartbeveiliging)*

De bepalingen over de veiligheid en luchtvaartbeveiliging zijn neergelegd in de artikelen 8 en 9 van het verdrag. Hierin zijn een procedure en een aanpak geregeld indien Curaçao of Malta 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 tweede en het zesde lid van artikel 8 en het vijfde en zevende lid van artikel 9 de mogelijkheid om de exploitatievergunningen in te trekken, op te schorten of te beperken dan wel het recht om de exploitatievergunning op te schorten of daarvan af te wijken. Verder wordt verwezen naar de door de Internationale Organisatie voor de Burgerluchtvaart (ICAO) vastgestelde veiligheids- en beveiligingsstandaarden, die voor zover van toepassing bij de wederzijdse luchtvaartbetrekkingen tussen Curaçao en Malta, in acht moeten worden genomen.

#### *Artikel 10 (Leasen van vliegtuigen)*

Artikel 10 bepaalt dat de aangewezen luchtvaartmaatschappijen bij de exploitatie van de luchtdiensten gebruik mogen maken van de eigen vliegtuigen of onder voorwaarden van geleasede vliegtuigen. Het derde lid bepaalt dat de luchtvaartautoriteiten van beide verdragsluitende partijen goedkeuring moeten geven voor leasing regelingen.

#### *Artikel 11 (Gebruikersheffingen)*

In artikel 11 is overeengekomen dat de gebruikersheffingen rechtvaardig, redelijk en niet-discriminatoir moeten zijn en in redelijkheid worden opgelegd aan de categorieën gebruikers van luchthavens en luchthavensystemen. De gebruikersheffingen die worden opgelegd aan de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere verdragsluitende partij moeten niet hoger mogen zijn dan die opgelegd worden aan elke andere luchtvaartmaatschappij.

#### *Artikel 12 (Vrijstelling van douanerechten en andere heffingen)*

Dit artikel bepaalt dat luchtvaartuigen van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen die op de internationale routes onder het Verdrag opereren, alsmede normale uitrustingsstukken, reserveonderdelen, voorraden brandstof en smeermiddelen en boordproviand, op basis van wederkerigheid, zijn vrijgesteld van belastingen, douanerechten, inspectiekosten en andere soortgelijke rechten en heffingen die elk van de verdragsluitende partijen kan verlenen aan de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere verdragsluitende partij, op voorwaarde dat de normale uitrustingsstukken, reserveonderdelen, voorraden brandstof en smeermiddelen en boordproviand aan boord van het vliegtuig blijven totdat zij weer worden uitgevoerd. Het zevende lid van artikel 12 bepaalt dat overeenkomstig EU-regelgeving Malta in de toekomst een belasting op brandstof kan opleggen tussen een punt op het grondgebied van Malta en het grondgebied van een andere EU-lidstaat.

#### *Artikel 13 (Eerlijke concurrentie)*

Artikel 13 bepaalt dat de verdragsluitende partijen alle mogelijke middelen inzetten om alle vormen van discriminatie of oneerlijke concurrentie ten opzichte van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere verdragsluitende partij uit te bannen. Het derde lid geeft een opsomming van maatregelen die mogelijk beschouwd worden als concurrentievervalsende praktijken.

#### *Artikel 14 (Capaciteit)*

Dit artikel bepaalt dat de luchtvaartmaatschappijen op basis van commerciële marktoverwegingen zelf hun frequentie en capaciteit voor internationale luchtdiensten mogen bepalen.

#### *Artikel 15 (Tarieven)*

Artikel 15 bepaalt onder welke voorwaarden de aangewezen luchtvaartmaatschappijen de tarieven zelfstandig kunnen vaststellen en onder welke voorwaarden zij kunnen interveniëren.

#### *Artikel 16 (Overmaking van inkomsten)*

Op grond van artikel 16 hebben de aangewezen luchtvaartmaatschappijen het recht om, onverwijld en zonder vertraging, inkomsten met betrekking tot hun activiteit als luchtvervoerder om te wisselen en over te maken in vrij inwisselbare valuta tegen de op dat moment van toepassing zijnde officiële wisselkoers.

#### *Artikel 17 (Belasting)*

Artikel 10 bepaalt dat de inkomsten en winsten van een aangewezen luchtvaartmaatschappij overeenkomstig de nationale wet- en regelgeving belast zullen worden in de verdragsluitende partij waar de luchtvaartmaatschappij gevestigd is. In geval er een verdrag ter voorkoming van dubbele belasting tussen Partijen tot stand gebracht wordt, gelden de bepalingen van dat verdrag.

#### *Artikel 18 (Vertegenwoordiging van luchtvaartmaatschappijen en verkopen)*

Artikel 18 voorziet in de mogelijkheid voor aangewezen luchtvaartmaatschappijen om, in overeenstemming met de nationale wetten en voorschriften ten aanzien van toelating en verblijf, eigen specialistisch personeel op het grondgebied van de andere verdragsluitende partij te laten werken. Het tweede lid bepaalt dat de aangewezen luchtvaartmaatschappijen kantoren mogen openen op het grondgebied van de andere verdragsluitende partij voor het promoten en verkopen van luchtdiensten.

#### *Artikel 19 (Grondafhandeling)*

Artikel 19 bevat bepalingen op grond waarvan elke aangewezen luchtvaartmaatschappij het recht heeft op het grondgebied van de andere verdragsluitende partij zelf haar gronddiensten uit te voeren (self-handling), of, naar keuze, de gronddiensten of een deel ervan te laten uitvoeren door een agent van een concurrent.

#### *Artikelen 20–27 (Procedurele bepalingen)*

De artikelen 20 tot en met 27 bevatten louter procedurele standaardbepalingen, waaronder overleg (artikel 20), regeling van geschillen (artikel 21), wijzigingen (artikel 22), multilaterale verdragen (artikel 23), beëindiging (artikel 24), registratie bij ICAO (artikel 25), territoriale toepassing (artikel 26) en inwerkingtreding (artikel 27).

### **III. Bijlage**

De Bijlage vormt een integrerend onderdeel van het Verdrag en bevat de routetabel die de overeengekomen diensten specificeert voor de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide verdragsluitende partijen.

De Bijlage bij het Verdrag is, voor wat betreft de routetabel, aan te merken als uitvoerend van aard. Verdragen tot wijziging van de Bijlage 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.

#### **IV. Koninkrijkspositie**

Het Verdrag zal ingevolge artikel 26 van het Verdrag, voor wat betreft het Koninkrijk der Nederlanden, alleen voor Curaçao gelden.

De Minister van Buitenlandse Zaken,  
S.A. Blok