

Vergaderjaar 2022–2023

36 255 (R2176)

Verdrag inzake luchtdiensten tussen het Koninkrijk der Nederlanden, ten behoeve van Sint Maarten, en IJsland; Brussel, 30 maart 2022

A/ Nr. 1

Ter griffie van de Eerste en van de Tweede Kamer der Staten-Generaal ontvangen op 25 november 2022.

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 Gevolmachtigde Minister van Sint Maarten te kennen worden gegeven uiterlijk op 25 december 2022.

BRIEF VAN DE MINISTER VAN BUITENLANDSE ZAKEN

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

Den Haag, 21 november 2022

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 30 maart 2022 te Brussel tot stand gekomen Verdrag inzake luchtdiensten tussen het Koninkrijk der Nederlanden, ten behoeve van Sint Maarten, en IJsland (Trb. 2022, nr. 39).

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

De goedkeuring wordt voor Sint Maarten gevraagd.

Aan de Gouverneur van Sint Maarten is verzocht hogergenoemde stukken op 25 november 2022 over te leggen aan de Staten van Sint Maarten.

De Gevolmachtigde Minister van Sint Maarten is van deze overlegging in kennis gesteld.

De Minister van Buitenlandse Zaken,
W.B. Hoekstra

TOELICHTENDE NOTA

I. Inleiding

De luchtvaartrelatie tussen Sint Maarten en IJsland wordt op dit moment geregeld in de op 22 maart 1950 te 's-Gravenhage tot stand gekomen Overeenkomst tussen de regering van het Koninkrijk der Nederlanden en de regering van de Republiek IJsland betreffende luchtvervoer (hierna: de Overeenkomst), die op diezelfde datum voor het gehele Koninkrijk in werking is getreden (Stb. 1950, nr. 526). Onderhandelingen die plaatsvonden tijdens de *ICAO Civil Aviation Negotiations* (ICAN) op 22 oktober 2015 in Antalya, Turkije, hebben geleid tot het Verdrag inzake luchtdiensten tussen het Koninkrijk der Nederlanden, ten behoeve van Sint Maarten, en IJsland (met Bijlagen) (hierna: het Verdrag), dat ingevolge artikel 21, tweede lid, bij inwerkingtreding, in de relatie tussen Sint Maarten en IJsland, de Overeenkomst zal vervangen. De Overeenkomst blijft van kracht in de relaties tussen het Europese en het Caribische deel van Nederland (de openbare lichamen Bonaire, Sint Eustatius en Saba), Aruba en IJsland. Op 20 september 2021 is in Brussel het Verdrag inzake luchtdiensten tussen het Koninkrijk der Nederlanden, ten behoeve van Curaçao, en IJsland tot stand gekomen (Trb. 2021, nr. 125) die bij inwerkingtreding de Overeenkomst zal vervangen in de relatie tussen Curaçao en IJsland. Aruba heeft (nog) niet aangegeven met IJsland in onderhandeling te willen treden over een verdrag inzake luchtdiensten.

Het Verdrag strekt ertoe de luchtvaartverbindingen tussen Sint Maarten en IJsland 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 legt de voorwaarden vast waaronder luchtvaartmaatschappijen van beide landen luchtdiensten kunnen instellen en exploiteren van, naar en via hun onderscheiden grondgebieden.

Het Verdrag betreft verplichtingen tussen staten, maar bevat naar het oordeel van de regering een ieder verbindende bepalingen in de zin van de artikelen 93 en 94 Grondwet die aan de door IJsland aangewezen luchtvaartmaatschappijen rechtstreeks rechten toekennen. Het betreft artikel 3, tweede lid, aanhef, onder a en c (aanwijzing en verlening van vergunningen) in combinatie met het recht van Sint Maarten als vervat in artikel 4, eerste lid, aanhef, onder a en c (intrekking van vergunningen), artikel 3, derde lid (beginnen met exploitatie na verlening van vergunning) en de te exploiteren routes vervat in Bijlage I bij het Verdrag. Verder worden aan de door de respectieve partijen aangewezen luchtvaartmaatschappijen rechtstreeks rechten toegekend of plichten opgelegd in de bepalingen met betrekking tot toepassing van wetten (artikel 5, eerst en tweede lid), commerciële mogelijkheden (artikel 9), douanerechten en heffingen (artikel 10, eerste tot en met vierde lid), vermijden van dubbele belasting (artikel 12), eerlijke concurrentie (artikel 13, eerste en tweede lid), tarieven (artikel 14, eerste lid), intermodale diensten (artikel 15) en het regime voor de uitvoering van niet-geregelde vluchten/chartervluchten vastgelegd in Bijlage II.

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 de andere in het Verdrag vastgelegde rechten. De rechten vallen alleen toe aan een luchtvaartmaatschappij wanneer die overeenkomstig artikel 3 is aangewezen door het eigen land en voldoet aan de voorwaarden van artikel 3.

Artikel 3 (Aanwijzing en verlening van vergunningen) en artikel 4 (Intrekking van vergunningen)

Voor het exploiteren van de overeengekomen luchtdiensten wordt in artikel 3 de aanwijzing van één of meerdere luchtvaartmaatschappij(en) geregeld. Ook wordt bepaald onder welke voorwaarden de benodigde exploitatie- en technische vergunningen worden verleend. Artikel 4 geeft de luchtvaartautoriteiten van elke partij het recht om de aan de door de andere partij aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) verstrekte exploitatie- of technische vergunningen te weigeren, in te trekken, op te schorten, te beperken of daaraan voorwaarden te verbinden.

Artikel 5 (Toepassing van wetten)

In artikel 5 wordt bepaald dat bij het vliegen met en de exploitatie van de luchtvaartuigen van de door de ene partij aangewezen luchtvaartmaatschappij dient te worden voldaan aan wet- en regelgeving van de andere partij ten aanzien van de binnenkomst op, het verblijf binnen of het vertrek uit het grondgebied van deze partij. Dit geldt ook voor passagiers, bemanning of vracht.

Artikel 6 (Erkenning van bewijzen)

In artikel 6 wordt bepaald dat bewijzen van luchtwaardigheid, bewijzen van bevoegdheid en vergunningen uitgereikt of geldig verklaard in overeenstemming met de wetten en regelgeving van de ene partij, en die nog van kracht zijn, zullen worden erkend als geldig door de andere 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, nr. 165 en Trb. 1959, nr. 45) (Verdrag van Chicago). Elke partij behoudt echter het recht om bewijzen en vergunningen te weigeren die door de andere partij aan haar eigen onderdanen zijn toegekend.

Artikel 7 (Veiligheid) en artikel 8 (Beveiliging van de luchtvaart)

De bepalingen over de veiligheid en beveiliging van de luchtvaart zijn neergelegd in de artikelen 7 en 8. Hierin zijn een procedure en een aanpak (inclusief de zogenaamde platforminspecties) geregeld indien Sint Maarten of IJsland twijfels heeft over de wijze waarop de veiligheids- en beveiligingsstandaard door de andere partij wordt nageleefd en gecontroleerd. Bij gereede twijfel kunnen consultaties plaatsvinden. Indien maatregelen uitblijven, bieden artikel 7, vierde lid, en artikel 8, achtste lid, de mogelijkheid om de vluchtuitvoering door de luchtvaartmaatschappijen van en naar elkaars grondgebied te weigeren, dan wel de vergunningen te weigeren, in te trekken, op te schorten, te beperken, of daaraan voorwaarden te verbinden. 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 Sint Maarten en IJsland in acht moeten worden genomen.

Artikel 9 (Commerciële mogelijkheden)

Artikel 9 biedt de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van elk van de partijen de mogelijkheid om op het grondgebied van de andere partij commerciële activiteiten uit te voeren in overeenstemming met de wet- en regelgeving van de andere partij. Zo biedt het artikel de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) de mogelijkheid om op het grondgebied van de andere partij kantoren te openen bestemd voor de bevordering en verkoop van luchtdiensten, gespecialiseerd personeel te zenden naar en te doen verblijven op het grondgebied van de andere partij in overeenstemming met de wetten en voorschriften van de andere partij. Het derde lid bepaalt dat de aangewezen luchtvaartmaatschappijen het recht hebben op het grondgebied van de andere partij zelf haar gronddiensten te verrichten («self-handling») of, naar keuze, voor al deze diensten of een deel daarvan een keuze te maken uit concurrerende agenten. Het vijfde lid geeft de aangewezen luchtvaartmaatschappijen het recht inkomsten om te wisselen en naar hun land over te maken. Het zesde lid staat de aangewezen luchtvaartmaatschappijen toe lokale uitgaven in lokale valuta te betalen. Het zevende lid staat de aangewezen luchtvaartmaatschappijen toe onder voorwaarden samenwerkingsregelingen op het gebied van de verkoop aan te gaan, zoals vast af te nemen plaatsen, code-sharing of leaseregelingen met een luchtvaartmaatschappij van elk van de partijen en onder voorwaarden met een luchtvaartmaatschappij van een derde land.

Artikel 10 (Douanerechten en heffingen)

Artikel 10 bevat een bepaling over vrijstelling van douanerechten, accijnzen, inspectiekosten en andere nationale rechten en lasten die elk van de partijen, op basis van wederkerigheid, kan verlenen aan de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de andere partij voor zover dat is toegestaan door haar nationale wetgeving. Dit artikel bepaalt dat luchtvaartuigen van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen die op de internationale routes onder het Verdrag opereren, alsmede de in het artikel opgesomde goederen, vrijgesteld zijn van heffingen en belastingen, met inbegrip van douanerechten, accijnzen en inspectiekosten die elk van de partijen kan verlenen aan de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere partij, op voorwaarde dat de in het artikel opgesomde goederen aan boord van het luchtvaartuig blijven of onder toezicht van de douane blijven totdat zij weer worden uitgevoerd of overeenkomstig de douanevoorschriften een andere bestemming hebben gekregen. Het vijfde lid bepaalt dat overeenkomstig EU-regelgeving IJsland in de toekomst een belasting op brandstof kan opleggen tussen een punt op het grondgebied van IJsland en het grondgebied van een andere lidstaat van de Europese Unie of een lidstaat van de Europese Economische Ruimte of een lidstaat van de Europese Vrijhandelsassociatie.

Artikel 11 (Gebruikersheffingen)

In artikel 11 zijn partijen overeengekomen dat de gebruikersheffingen die worden opgelegd voor het gebruik van de luchthavens en de luchtvaartfaciliteiten rechtvaardig, redelijk en niet onredelijk discriminatoir moeten zijn, op basis van gelijkheid worden verdeeld over de verschillende categorieën gebruikers en niet minder gunstig mogen zijn dan de heffingen die gelden voor de eigen luchtvaartmaatschappijen voor vergelijkbare internationale diensten.

Artikel 12 (Vermijden van dubbele belasting)

Artikel 12 bepaalt dat winsten en inkomsten uit de exploitatie van luchtvaartuigen in het internationaal verkeer die door aangewezen luchtvaartmaatschappijen van een partij worden behaald, belastbaar zijn op het grondgebied van de partij waar de feitelijke leiding van de luchtvaartmaatschappij is gevestigd, tenzij een verdrag inzake het vermijden van dubbele belasting met betrekking tot belastingen naar het inkomen en naar het vermogen tussen de partijen anders bepaalt.

Artikel 13 (Eerlijke concurrentie)

Artikel 13 bepaalt dat de aangewezen luchtvaartmaatschappijen op een eerlijke en gelijke wijze moeten concurreren op de in het Verdrag overeengekomen internationale luchtdiensten. Verder bepaalt het tweede lid van dit artikel dat er geen eenzijdige beperkingen opgelegd mogen worden ten aanzien van omvang van het verkeer/capaciteit, frequentie of regelmatigheid van internationale luchtdiensten of van het type luchtvaartuig, tenzij dit nodig is vanwege redenen op het gebied van douane, techniek, exploitatie of milieu uit hoofde van uniforme voorwaarden die in overeenstemming zijn met artikel 15 van het Verdrag van Chicago. Het vierde lid bepaalt dat dienstregelingen in beginsel niet ter goedkeuring behoeven te worden ingediend.

Artikel 14 (Tarieven)

Artikel 14 bepaalt onder welke voorwaarden de aangewezen luchtvaartmaatschappijen de tarieven zelfstandig kunnen vaststellen en onder welke voorwaarden de partijen kunnen interveniëren. Op tarieven geheven door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van Sint Maarten voor vervoer binnen de Europese Economische Ruimte is de op 2 mei 1992 te Oporto tot stand gekomen Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte (*Trb.* 1992, 132) van toepassing.

Artikel 15 (Intermodale diensten)

Artikel 15 bepaalt dat partijen ook het verrichten van intermodale diensten/vervoer van vracht door de lucht en over land en/of water kunnen toestaan met inachtneming van de geldende wetten en voorschriften.

Artikelen 16–24 (Procedurele bepalingen)

De artikelen 16 tot en met 24 bevatten louter procedurele standaardbepalingen met betrekking tot overleg en regeling van geschillen (artikel 16), wijzigingen (artikel 17), beëindiging (artikel 18), toepasselijkheid (artikel 19), registratie bij de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (artikel 20) en inwerkingtreding (artikel 21). Artikel 21, tweede lid, bepaalt dat bij inwerkingtreding van het Verdrag de Overeenkomst, in de relatie tussen Sint Maarten en IJsland, wordt vervangen. In de relaties tussen het Europese en het Caribische deel van Nederland (de openbare lichamen Bonaire, Sint Eustatius en Saba), Aruba, en IJsland blijft de Overeenkomst van kracht.

III. Bijlagen

De Bijlagen bij het Verdrag vormen een integrerend onderdeel van het Verdrag.

Bijlage I bij het Verdrag bevat in deel 1 de routetabel die de overeengekomen diensten specificeert voor de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide partijen. Het beschrijft het recht van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van Sint Maarten en IJsland om voor het exclusieve vervoer van vracht commercieel vervoer uit te voeren tussen twee andere landen zonder het eigen land aan te doen (zevende vrijheidsrechten). Verder is geregeld dat de door IJsland aangewezen luchtvaartmaatschappijen niet het recht hebben om de overeengekomen diensten uit te voeren tussen Sint Maarten en Nederland (inclusief Saba, Sint Eustatius en Bonaire), Sint Maarten en Curaçao en Sint Maarten en Aruba. In deel 2 en deel 3 van Bijlage 1 zijn bepalingen opgenomen met betrekking tot respectievelijk de operationele flexibiliteit en de vervanging van luchtvaartuigen.

In Bijlage II is een regime voor de uitvoering van niet-geregelde vluchten/chartervluchten vastgelegd.

Bijlage I bij het Verdrag, voor zover het de routetabel in deel 1 betreft, is aan te merken als uitvoerend van aard. Verdragen tot wijziging van dit deel van Bijlage I 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, met Bijlagen, zal ingevolge artikel 19 van het Verdrag voor wat betreft het Koninkrijk der Nederlanden, alleen voor Sint Maarten gelden.

De Minister van Buitenlandse Zaken,
W.B. Hoekstra