

Vergaderjaar 2012–2013

**33 521**

## **Verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Republiek Zambia inzake luchtdiensten, met Bijlage; Lusaka, 16 mei 2012**

**A/ nr. 1**

Ter griffie van de Eerste en van de Tweede Kamer der Staten-Generaal ontvangen op 22 januari 2013.

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 21 februari 2013.

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, 18 januari 2013

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 16 mei 2012 te Lusaka tot stand gekomen Verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Republiek Zambia inzake luchtdiensten, met Bijlage (Trb. 2012, 119).

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

De goedkeuring wordt alleen voor het Europese deel van Nederland gevraagd.

De minister van Buitenlandse Zaken,  
F.C.G.M. Timmermans

## **Toelichtende nota**

### **Inleiding**

Op 30 januari 2012 vonden te Den Haag bilaterale onderhandelingen plaats tussen de luchtvaartautoriteiten van Zambia en Nederland. Deze besprekingen hebben geresulteerd in het Verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Republiek Zambia inzake luchtdiensten (hierna: het «Verdrag») dat de oude op 23 februari 1983 te Lusaka tot stand gekomen Overeenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden en de Regering van de Republiek Zambia inzake luchtdiensten (Trb. 1983, nr 56) (hierna: de «Overeenkomst») zal vervangen.

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 (PbEU L 157) inzake onderhandelingen over en de uitvoering van overeenkomsten inzake luchtdiensten tussen lidstaten en derde landen (hierna: de «Uitspraak») vastgesteld. Omdat de Overeenkomst niet verenigbaar was met het recht van de Europese Unie waren wijzigingen noodzakelijk.

Daarnaast zijn, in het licht van de door beide partijen gewenste vernieuwing van de luchtvaartbetrekkingen tussen Zambia en Nederland, wezenlijke wijzigingen van de Overeenkomst aan de orde gesteld. Daarom is in wederzijds overleg besloten een geheel nieuw verdrag tot stand te brengen.

#### **Reikwijdte**

Omdat de relevante markt van luchtverbindingen uitsluitend bestreken wordt door het Europese deel van Nederland enerzijds en Zambia anderzijds, wordt de reikwijdte van het Verdrag beperkt tot het Europese deel van Nederland. Praktisch gezien heeft dit tot gevolg dat het Koninkrijk op grond van artikel 3 van het Verdrag slechts (Europese) luchtvaartmaatschappijen kan aanwijzen die gevestigd zijn in het Europese deel van Nederland.

### **Artikelsgewijze toelichting**

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

#### *Artikel 1 (ex 1)*

Aan artikel 1 is – ten opzichte van de Overeenkomst – een aantal definities toegevoegd om te voldoen aan de huidige eisen van een luchtvaartverdrag alsmede om aan te geven dat het lidmaatschap van de Europese Unie (EU), van het Europese deel van het Koninkrijk, gevolgen heeft voor de Overeenkomst.

#### *Artikel 2 (ex 3)*

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

#### *Artikel 3 en 4 (ex 4 en 5)*

In artikel 3, eerste lid, is het aantal luchtvaartmaatschappijen dat door elke Partij mag worden aangewezen verhoogd van één luchtvaartmaatschappij onder de oude Overeenkomst naar meervoudige aanwijzing. Dit betekent

dat er in beginsel geen beperkingen bestaan ten aanzien van het aantal luchtvaartmaatschappijen dat kan worden aangewezen en onder het Verdrag vervoer mag verrichten.

Daarnaast zijn de artikelen 3 en 4, conform de uitspraak van het Europese Hof, zodanig aangepast dat ook luchtvaartmaatschappijen van andere EU Lidstaten door het Koninkrijk kunnen worden aangewezen (artikel 3) of, waar nodig, de aanwijzing kan worden ingetrokken, geschorst of beperkt, bij voorbeeld als niet (langer) aan de vereisten voor eigendom wordt voldaan of de operaties niet (langer) overeenkomstig ICAO standaarden plaatsvinden (artikel 4).

#### *Artikel 5 (ex 7)*

Het oude artikel 7, dat uitging van verplichte goedkeuring door beide luchtvaartautoriteiten van de door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen gehanteerde tarieven voor vervoer tussen hun grondgebieden, wordt integraal vervangen door een liberaal tarievenregime.

Het staat de aangewezen luchtvaartmaatschappijen vrij om hun tarieven vast te stellen op basis van commerciële marktoverwegingen. De mogelijkheid van interventie door de Partijen is daarbij beperkt tot bepaalde specifiek omschreven gevallen waaronder bijvoorbeeld misbruik van machtsposities of prijsdiscriminatie.

Het tweede lid belet de Partijen notificatie te eisen van de tarieven aan haar luchtvaartautoriteiten.

Het derde lid belet een Partij eenzijdige actie te ondernemen ter voorkoming van het instellen of voortzetten van een bepaald tarief door de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) en voorziet hiertoe in een consultatieprocedure met de andere Partij.

#### *Artikel 6 (ex 14)*

Teneinde de mogelijkheden voor het uitoefenen van commerciële activiteiten, daaronder begrepen het uitoefenen van activiteiten op het grondgebied van de andere Partij, door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen te verruimen, is de tekst uit het oude artikel 14 wezenlijk gewijzigd, teneinde tegemoet te komen aan de huidige eisen die de luchtvaart sector stelt.

De huidige mogelijkheden omvatten onder meer het recht van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen om kantoren te vestigen in het territorium van de andere Partij ter promotie en verkoop van luchtdiensten en andere daaraan gerelateerde producten (inclusief de inhuur van derden). Tevens voorziet artikel 6, tweede lid, in de mogelijkheid voor luchtvaartmaatschappijen om eigen specialistisch personeel in het territorium van de andere Partij te laten werken, of om het personeel in te schakelen van een ander bedrijf dat door die Partij daartoe gemachtigd is (derde lid). Bovendien is de bepaling over grondafhandeling geliberaliseerd en is inter-modaal/land transport toegestaan. Tenslotte biedt dit artikel mogelijkheden voor uitgebreide samenwerking tussen luchtvaartmaatschappijen, waaronder zgn. Code-share. Alle activiteiten kunnen slechts worden uitgevoerd met inachtneming van de voor een Partij geldende wet- en regelgeving op dat terrein, inclusief de voor Nederland geldende Europese regelgeving (zesde lid).

#### *Artikel 7 (ex 8)*

Dit artikel maakt het mogelijk overstappen van passagiers op (delen van) de routes zoals neergelegd in het routeschema 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*

In artikel 8 zijn bepalingen opgenomen teneinde de eerlijke concurrentie tussen de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide Partijen te bewaken. Elke Partij zet zich er voor in alle vormen van discriminatie of oneerlijke concurrentie ten opzichte van de aangewezen maatschappijen van de andere Partij te elimineren. Het vierde lid verbiedt het opleggen van specifieke concurrentievervalsende maatregelen.

#### *Artikel 9 (ex 9)*

Dit artikel is slechts in beperkte mate aangepast ten opzichte van de bepalingen uit de Overeenkomst en is in overeenstemming gebracht met huidige bepalingen ter zake van het verlenen van exempties voor internationaal luchtvervoer. De luchtvaartuigen alsmede de normale uitrustingsstukken, reserveonderdelen, brandstofvoorraad, smeermiddelen en proviand (inclusief luchtwinkels) van de aangewezen luchtvaartmaatschappij zijn vrijgesteld van douanerechten, inspectiekosten en andere rechten en lasten in het gebied van de andere Partij op voorwaarde dat zij aan boord blijven totdat zij weer worden uitgevoerd. Normale uitrustingsstukken, reserveonderdelen, brandstofvoorraad en smeermiddelen mogen met toestemming van de douanediensten van de andere Partij worden afgeladen en kunnen onder toezicht gesteld worden van deze diensten. De kosten van diensten in het gebied van de andere Partij vallen niet onder de uitzonderingsregeling. De overeengekomen afspraken zullen eveneens gelden voor samenwerkende luchtvaartmaatschappijen. Overeenkomstig EU wetgeving, kan Nederland een belasting op brandstof opleggen tussen een punt in het grondgebied in Nederland en het grondgebied van een andere EU Lidstaat.

#### *Artikel 10 (ex 10)*

In artikel 10 is onder meer verankerd dat de luchthavengelden en gebruikersheffingen die door de Partijen in rekening worden gebracht aan de aangewezen luchtvaartmaatschappijen transparant, redelijk, non-discriminatoir en kostengerelateerd zijn en proportioneel verdeeld worden over alle categorieën gebruikers van de desbetreffende luchthaven(s) of luchthavensystemen. Daarbij worden de Partijen aangespoord om consultaties tussen de bevoegde autoriteiten en de aangewezen luchtvaartmaatschappijen te entameren.

#### *Artikel 11*

Dit (nieuwe) artikel dient ter voorkoming van dubbele belasting van de inkomsten en winsten van een aangewezen luchtvaartmaatschappij gegenereerd op het grondgebied van de andere Partij.

#### *Artikel 12 (ex13)*

De inkomsten uit verkoopactiviteiten van een aangewezen luchtvaartmaatschappij mogen worden uitgevoerd naar het land van herkomst. De transfer van de inkomsten kan plaatsvinden in inwisselbare munteenheden en zal niet worden belast, afgezien van de normaal door banken in rekening gebrachte kosten voor conversie en overboeking.

#### *Artikel 13 (ex 10)*

De luchtvaartuigen van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen dienen te voldoen aan de wetten, regelingen en procedures van de ontvangende Partij. Voor de bemanning, passagiers, vracht en post gelden de wetten,

regelingen en procedures voor immigratie van de andere Partij. Passagiers, bagage, vracht en post in transit ondergaan een simpele controle, tenzij zich een specifieke dreiging voordoet. Geen van beide Partijen mag eigen luchtvaartmaatschappijen een voorkeurbehandeling geven bij douane, immigratie, quarantaine en andere reguleringen, in het gebruik van de luchthaven, luchtverkeersleiding en soortgelijke faciliteiten.

#### *Artikel 14 (ex 11)*

Geldende certificaten van luchtwaardigheid, bekwaamheid en vergunningen uitgegeven door de ene Partij zullen worden erkend door de andere Partij, mits deze voldoen aan de minimale eisen van de Conventie. Elke Partij behoudt echter het recht om certificaten en licenties te weigeren die door de andere Partij aan haar onderdanen zijn toegekend. Voor Nederland betekent de erkenning dat deze in overeenstemming dient te zijn met vigerende EU wet- en regelgeving.

#### *Artikel 15*

Dit (nieuwe) artikel ziet toe op de naleving van door de internationale burgerluchtvaartorganisatie ICAO uitgevaardigde standaarden voor luchtvaartveiligheid. Naast de primaire verantwoordelijkheid die wordt toegekend aan de Partij die de betrokken luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen, bieden de bepalingen uit dit artikel ook mogelijkheden inspecties uit te voeren als een vliegtuig van de andere Partij landt op een luchthaven (zgn. rampinspecties). Indien niet of onvoldoende wordt voldaan aan de ICAO standaarden kan een van beide Partijen vragen om consultaties en kunnen als ultimum remedium de rechten van de betrokken luchtvaartmaatschappij worden gewijzigd, opgeschort of verboden totdat de geconstateerde tekortkomingen in het toezicht van de luchtvaartautoriteit zijn verholpen.

#### *Artikel 16*

Artikel 16 van het Verdrag inzake beveiliging is geformuleerd volgens de meest recente beveiligingsvereisten voor de internationale burgerluchtvaart.

#### *Artikel 17 (ex 12)*

Het verplicht verstrekken van informatie, inclusief het overleggen van statistieken over ingezette capaciteit op de overeengekomen routes is, op de in dit artikel beschreven uitzonderingen na, geen voorwaarde meer voor beide luchtvaartautoriteiten. Dit leidt tot administratieve lastenvermindering voor betreffende luchtvaartmaatschappijen.

#### *Artikelen 19–24 (ex 15 -20)*

Het betreft hier louter standaard (en procedurele) artikelen met betrekking tot consultaties, wijziging van het verdrag, geschillenbeslechting alsmede slotbepalingen.

De Bijlage bij het Verdrag is eveneens herzien:

In punten 1 en 2 is de routetabel voor zowel het Koninkrijk als voor Zambia aangepast. Overeengekomen is een open routeschema voor de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide partijen. Onderdeel II betreft de uitoefening van vijfde vrijheidsrechten door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen.

De bijlage bij het verdrag vormt een integrerend onderdeel van het verdrag. De luchtvaartautoriteiten en de luchtvaartmaatschappijen kunnen ter invulling van deze bijlage alleen binnen de door het Verdrag gestelde kaders opereren. Punten 1 en 2 van de bijlage (routetabel) zijn aan te merken als zijnde van uitvoerende aard. Verdragen tot wijziging van dit deel 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.

### **Koninkrijkspositie**

De Overeenkomst zal voor wat betreft het Koninkrijk der Nederlanden alleen voor het Europese deel van Nederland gelden. Zoals in de inleiding van deze toelichting wordt aangegeven, wordt de relevante markt van luchtverbindingen bestreken door het Europese deel van Nederland enerzijds en Zambia anderzijds.

De staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,  
W.J. Mansveld

De minister van Buitenlandse Zaken,  
F.C.G.M. Timmermans