

Vergaderjaar 2014–2015

**34 030**

## **Luchtvaartverdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Republiek Mauritius; Port Louis, 28 mei 2014**

**A/ Nr. 1**

Ter griffie van de Eerste en van de Tweede Kamer der Staten-Generaal ontvangen op 16 september 2014.

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 16 oktober 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, 15 september 2014

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 28 mei 2014 te Port Louis tot stand gekomen luchtvaartverdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Republiek Mauritius (Trb. 2014, 130).

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 13 en 14 oktober 2009 vonden te Den Haag bilaterale onderhandelingen plaats tussen de luchtvaartautoriteiten van Mauritius en Nederland. Deze besprekingen hebben geresulteerd in het Verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Republiek Mauritius inzake luchtdiensten (hierna: het «Verdrag») dat de oude op 15 november 1973 te Port Louis tot stand gekomen Overeenkomst tussen de regering van het Koninkrijk der Nederlanden en de regering van de Republiek Mauritius inzake luchtdiensten (Trb. 1974, 17) (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 en expansie van de luchtvaartbetrekkingen tussen Mauritius en Nederland nog zulke uitgebreide wijzigingen van de Overeenkomst aan de orde gesteld dat besloten is een geheel nieuw verdrag tot stand te brengen.

### Reikwijdte

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

### **Artikelsgewijze toelichting**

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

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

Aan artikel 1 zijn een aantal definities toegevoegd om te voldoen aan de huidige eisen van een luchtvaartverdrag en om aan te geven dat het lidmaatschap van de Europese Unie (EU), van het Europese deel van het Koninkrijk, gevolgen heeft voor het Verdrag. De volgende definities zijn toegevoegd: «Capaciteit», «Verandering van vliegtuig», «Staatsburgers» en «Heffing». De «Overeengekomen Dienst» en «Specifieke Route» zijn, in plaats van in artikel II van de Overeenkomst, in artikel 1 opgenomen.

#### *Artikel 3 (ex III, eerste lid)*

In artikel 3, eerste lid, is het aantal luchtvaartmaatschappijen dat door elke Partij mag worden aangewezen verhoogd van één luchtvaartmaatschappij naar één luchtvaartmaatschappij voor passagier-of combinatievervoer en één luchtvaartmaatschappij voor uitsluitend vrachtvervoer. De luchtvaart-

maatschappij voor vrachtvervoer mag dezelfde zijn als de luchtvaartmaatschappij voor passagier- of combinatievervoer ter uitbreiding van de wederzijdse markttoegang tot elkaars grondgebied.

#### *Artikel 3 en 4 (ex III en IV)*

De artikelen 3 en 4 zijn, conform de uitspraak van het Europese Hof, zodanig aangepast dat ook luchtvaartmaatschappijen van andere EU Lidstaten door Nederland kunnen worden aangewezen (artikel 3) of, waar nodig, de aanwijzing kan worden ingetrokken, geschorst of beperkt (artikel 4).

#### *Artikel 5 (ex X)*

Het oude artikel X, dat uitging van verplichte goedkeuring door de luchtvaartautoriteiten van de door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen gehanteerde tarieven voor vervoer tussen hun grondgebieden, wordt integraal vervangen door een liberaler tarievenregime. Ingevolge het tweede lid staat het aan aangewezen luchtvaartmaatschappijen vrij om hun tarieven vast te stellen op basis van commerciële marktoverwegingen. De mogelijkheid van interventie (vijfde lid) door de Partijen is daarbij beperkt tot bepaalde specifiek omschreven gevallen (vierde lid).

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

Het zesde 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.

Het zevende lid verklaart voor Nederland het Europese recht van toepassing op de door de aangewezen luchtvaartmaatschappij (en) te hanteren tarieven voor vervoer dat geheel binnen de Europese Unie plaatsvindt.

#### *Artikel 6 (ex VII)*

Teneinde de commerciële mogelijkheden voor de aangewezen luchtvaartmaatschappijen te verruimen is de tekst uit het oude artikel VII gerevisieerd.

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. Deze activiteiten mogen zowel door de desbetreffende luchtvaartmaatschappij zelf als door haar agenten worden ontplooid (eerste lid). 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 zijn «selfhandling» (vierde lid) en inter-modaal transport (vijfde lid) toegestaan. 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*

In artikel 7 zijn de samenwerkingsmogelijkheden tussen twee of meerdere luchtvaartmaatschappijen beschreven, inclusief de voorwaarden die daarbij worden gesteld. Het kan gaan om samenwerking tussen

maatschappijen die door dezelfde Partij zijn aangewezen, samenwerking van een maatschappij die is aangewezen door de ene Partij met een maatschappij die is aangewezen door de andere Partij of samenwerking van een maatschappij die is aangewezen door een Partij met een maatschappij uit een derde land. Basisvoorwaarde is dat beide betrokken luchtvaartmaatschappijen over de onderliggende routerechten beschikken. Bij de verkoop van een ticket waarbij gebruik wordt gemaakt van een van de toegestane samenwerkingsverbanden, dient te worden aangegeven welke maatschappij de vlucht zal uitvoeren. Het tweede lid regelt dat alleen capaciteit zal worden berekend die is toebedeeld aan de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert en dat de capaciteit van de marketing maatschappij niet zal worden meegenomen in de bepaling van de capaciteit.

#### *Artikel 8*

Het is luchtvaartmaatschappijen toegestaan op (delen van) een gespecificeerde route elk vliegtuig in te zetten, mits deze route verbonden is met het territorium van de aanwijzende Partij. Hierbij mag gebruikt gemaakt worden van eigen, eventueel geleasede, apparatuur en van apparatuur van maatschappijen waarmee een samenwerkingsovereenkomst is gesloten. De aangewezen maatschappij mag hierbij gebruik maken van verschillende vluchtnummers.

#### *Artikel 9*

In artikel 9 zijn bepalingen opgenomen voor eerlijke concurrentie tussen de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide Partijen. Elke Partij zal, in lijn met haar wetten en regels, trachten alle vormen van discriminatie of oneerlijke concurrentie ten opzichte van de aangewezen maatschappijen van de andere Partij te elimineren. De luchtvaartmaatschappijen mogen op basis van commerciële overwegingen zelf hun frequentie en capaciteit voor internationaal luchtvervoer bepalen. Het vierde lid verbiedt het opleggen van specifieke concurrentievervalsende maatregelen.

#### *Artikel 10*

De luchtvaartuigen, 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 douanediens 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 11 (ex V)*

Om te voorzien in nadere regels over luchthavengelden en heffingen is er een nieuw artikel 11 overeengekomen. Hierin wordt 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 12*

Dit artikel dient ter voorkoming van dubbele belasting van de inkomsten van een aangewezen luchtvaartmaatschappij op inkomsten gegeneerd op het grondgebied van de andere Partij.

#### *Artikel 13*

De inkomsten van 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 14*

De luchtvaarttuigen 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 15*

Geldende certificaten van luchtwaardigheid, bekwaamheid en licenties uitgegeven door de ene Partij zullen worden erkend 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 (Trb. 1947, 165). Elke Partij behoudt echter het recht om certificaten en licenties te weigeren die door de andere Partij aan haar onderdanen zijn toegekend.

#### *Artikel 16*

Er is eveneens een veiligheidsartikel opgenomen. Naast de primaire verantwoordelijkheid die in het Verdrag wordt toegekend aan de Partij die de betrokken luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen, bieden de bepalingen ook mogelijkheden consultaties aan te vragen inzake de gehanteerde veiligheidsstandaarden op elk terrein (eerste en tweede lid). Daarnaast zijn er specifieke bepalingen inzake veiligheidsonderzoek naar onder meer door de desbetreffende aangewezen luchtvaartmaatschappij gebruikte toestellen, bijvoorbeeld op grond van een lease-overeenkomst (derde tot en met vijfde lid). In voorkomende gevallen kan de toestemming om te opereren aan de luchtvaartmaatschappij(en) van de andere Partij worden gewijzigd of geschorst (zesde lid). Alle voor de veiligheid benodigde hulpmiddelen worden door Partijen ter beschikking gesteld aan de luchtvaartmaatschappijen (zevende lid).

### *Artikel 17*

Artikel 17 van het Verdrag inzake beveiliging is geformuleerd volgens de meest recente beveiligingsvereisten voor de internationale burgerluchtvaart.

### *Artikel 18 (ex IX)*

Het verstrekken van informatie over ingezette capaciteit op de overeengekomen routes is, op in het artikel beschreven uitzonderingen na, geen voorwaarde meer voor Nederlandse en Mauritiaanse luchtvaartautoriteiten.

### *Artikelen 19–25*

Dit zijn de standaardartikelen met betrekking tot wijziging van het verdrag (artikel 19) en geschillenbeslechting (artikel 20), met vanaf artikel 21 de slotbepalingen.

### *Bijlagen*

Bijlage 1 bij het Verdrag somt de landen op waarvan, naast de EU-lidstaten, luchtvaartmaatschappijen, in overeenstemming met artikel 3, tweede lid, onderdeel i, punt 3, kunnen worden aangewezen, of, waarvan de aanwijzing in overeenstemming met artikel 4, eerste lid, onderdeel i, punt 3, kan worden ingetrokken, geschorst of beperkt.

Bijlage 2 is eveneens herzien:

In onderdeel (I) is de routetabel aangepast.

Onderdeel (II) betreft de uitoefening van vijfde vrijheidsrechten door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen. Deze kan op basis van reciprociteit door de partijen worden overeengekomen.

De bijlagen bij het verdrag zijn een integrerend onderdeel van het verdrag. De luchtvaartautoriteiten en de luchtvaartmaatschappijen kunnen ter invulling van de bijlagen alleen binnen de door het Verdrag gestelde kaders opereren.

De Bijlagen 1 en 2, onderdeel I, zijn van uitvoerende aard ten opzichte van de bepalingen van het verdrag. Verdragen tot wijziging van deze bijlagen 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. Bijlage 2, onderdeel II, wordt niet aangemerkt als zijnde van uitvoerende aard. Wijzigingen van dat onderdeel behoeven parlementaire goedkeuring.

### **Koninkrijkspositie**

Het Verdrag zal voor wat betreft het Koninkrijk der Nederlanden alleen voor het Europese deel van Nederland gelden en zal niet gelden voor het Caribische deel van Nederland. Zie voor het Caribische deel van Nederland ook de laatste alinea van de inleiding van deze toelichting.

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

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