

Vergaderjaar 2014–2015

**34 222**

## **Luchtvaartverdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Republiek Colombia; Bogotá, 24 november 2014**

**A/ Nr. 1**

Ter griffie van de Eerste en van de Tweede Kamer der Staten-Generaal ontvangen op 10 juni 2015.

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 10 juli 2015.

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

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

Den Haag, 8 juni 2015

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 24 november 2014 te Bogotá tot stand gekomen luchtvaartverdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Republiek Colombia (Trb. 2015, nr. 22).

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

De goedkeuring wordt voor het Europese deel van Nederland en het Caribische deel van Nederland gevraagd.

De Minister van Buitenlandse Zaken,  
A.G. Koenders

## Toelichtende nota

### Inleiding

Op 16 en 17 januari 2012 vonden te Amsterdam bilaterale onderhandelingen plaats tussen de luchtvaartautoriteiten van Colombia en Nederland. Deze besprekingen hebben geresulteerd in het Verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Republiek Colombia inzake luchtdiensten (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 (PbEU 2004. L 157) inzake onderhandelingen over en de uitvoering van overeenkomsten inzake luchtdiensten tussen lidstaten en derde landen vastgesteld. Om de verplichte EU-clausules met Colombia overeen te kunnen komen was het noodzakelijk voor Nederland om in de eerste plaats een luchtvaartverdrag met Colombia af te sluiten aangezien de bilaterale relatie met Colombia tot op heden slechts gebaseerd was op een Memorandum of Understanding (MoU) tussen de Nederlandse en Colombiaanse luchtvaartautoriteiten. In november 2014 werd overeenstemming bereikt t.a.v. de definitie van «territory» (artikel 1, eerste lid, sub k). Deze definitie is op verzoek van Colombia aangepast en verwijst nu naar het Verdrag van Chicago van 7 december 1944.

### Reikwijdte

Omdat de relevante markt van luchtverbindingen bestreken wordt door respectievelijk het Europese deel van Nederland en het Caribische deel van Nederland (Bonaire, Sint Eustatius en Saba) enerzijds en Colombia anderzijds, strekt de reikwijdte van het Verdrag zich uit tot deze geografische gebieden. Praktisch gezien heeft dit tot gevolg dat het Koninkrijk op grond van artikel 3 van het Verdrag zowel Europese luchtvaartmaatschappijen kan aanwijzen die gevestigd zijn in het Europese deel van Nederland, als luchtvaartmaatschappijen die gevestigd zijn in het Caribische deel van Nederland.

Op grond van het verdrag kunnen in het Caribische deel van Nederland alleen luchtvaartmaatschappijen die op de BES zijn gevestigd worden aangewezen. Gelet op de BES-wetgeving kunnen alleen luchtvaartmaatschappijen die overwegend in handen zijn van BES ingezetenen zich in dit deel van Nederland vestigen. Het is in dit geval niet nodig gebleken om het Bestuurscollege van Bonaire over dit verdrag te informeren of te consulteren omdat er op Bonaire geen commerciële luchtvaartmaatschappijen zijn gevestigd die onder het verdrag aangewezen kunnen worden. Bij het formuleren van de verdragsbepaling is uitdrukkelijk rekening gehouden met de voorschriften die bij en krachtens het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie aan landen en gebieden overzee (LGO's) worden gesteld. LGO zijn gebieden die doorgaans een bijzondere relatie hebben met een EU-lidstaat. De BES eilanden zijn LGO gebied. De EU LGO-regelgeving is gericht op het bevorderen van de ontwikkeling van LGO-gebieden. Van belang is dat het EU LGO-besluit<sup>1</sup>, het uitsluitend aanwijzen van BES-luchtvaartmaatschappijen op de BES niet verbiedt. Wel is het LGO-gebieden verboden Europese luchtvaartmaatschappijen een minder gunstige behandeling te geven dan luchtvaartmaatschappijen uit andere derde landen. Daarvan is hier echter geen sprake aangezien het verdrag met Colombia noch aan Europese luchtvaartmaatschappijen,

<sup>1</sup> LGO-besluit, 2001/822/EG (PbEG L 314)

noch aan luchtvaartmaatschappijen uit derde landen rechten biedt voor wat betreft de vestiging en aanwijzing op de BES.

### **Artikelsgewijze toelichting**

#### *Artikel 1*

In artikel 1 worden de in het Verdrag gehanteerde termen en begrippen gedefinieerd. Het verdrag voorziet gelet op de reikwijdte daarvan mede in een definitie van het Caribische deel van Nederland en de uit dat gebied afkomstige Nederlandse ingezetenen.

#### *Artikel 2*

In dit artikel worden de verkeersrechten opgesomd die de aangewezen luchtvaartmaatschappijen onder het Verdrag mogen uitvoeren.

#### *Artikelen 3 en 4*

Het Verdrag schept voor de Verdragspartijen de mogelijkheid tot meervoudige aanwijzing van luchtvaartmaatschappijen en geeft de voorwaarden aan waaraan de luchtvaartmaatschappijen van beide landen moeten voldoen om voor aanwijzing in aanmerking te komen. Daarnaast zijn de artikelen 3 en 4, conform de Uitspraak, zodanig geformuleerd dat ook luchtvaartmaatschappijen afkomstig uit andere EU-Lidstaten die in Nederland zijn gevestigd voor het Europese deel van Nederland kunnen worden aangewezen (artikel 3) of, waar nodig, de aanwijzing kan worden ingetrokken, geschorst of beperkt (artikel 4), bijvoorbeeld als niet (langer) aan de vereisten voor eigendom wordt voldaan of de operaties niet (langer) plaatsvinden overeenkomstig de standaarden uit het op 7 december 1944 te Chicago tot stand gekomen Verdrag inzake burgerluchtvaart (Trb. 1973, 109). Dit verdrag kwam in het kader van de Organisatie voor de Internationale Burgerluchtvaart (hierna: ICAO) tot stand. Voorts is voorzien in de aanwijzing van luchtvaartmaatschappijen gevestigd in het Caribische deel van Nederland.

#### *Artikel 5*

In dit artikel is bepaald dat het de aangewezen luchtvaartmaatschappijen vrij staat 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 derde lid biedt de partijen echter wel de mogelijkheid notificatie te eisen van de tarieven aan haar luchtvaartautoriteiten.

Het vierde en vijfde lid beletten 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*

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 partij, biedt het Verdrag onder meer het recht aan 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 het Verdrag in de mogelijkheid voor luchtvaartmaatschappijen om eigen

specialistisch personeel in het territorium van de andere partij te laten werken (tweede lid), of om het personeel in te schakelen van een ander bedrijf dat door die partij daartoe gemachtigd is (derde lid). De bepaling over grondafhandeling geeft optimale mogelijkheden voor vrije keuze tussen aanbieders. Daarnaast biedt dit artikel mogelijkheden voor uitgebreide commerciële samenwerking tussen luchtvaartmaatschappijen, zoals door middel van zogenaamde *code-share* overeenkomsten, hetgeen voor de bestaande luchtvaartallianties van groot belang is. Tenslotte is ook het verrichten van inter-modaal vervoer / land transport toegestaan. Alle commerciële activiteiten uit dit artikel kunnen slechts worden uitgevoerd met inachtneming van de voor een partij geldende wet- en regelgeving op dat terrein, inclusief de voor het Europese deel van Nederland geldende Europese regelgeving (zevende lid).

#### *Artikel 7*

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 of geleased materieel en de daarbij geldende eisen voor de luchtvaartveiligheid. Voor de positie van Schiphol als transferluchthaven 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*

Dit artikel is op verzoek van Colombia opgenomen. Het artikel bepaalt dat de Verdragspartijen over en weer de codes van de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij erkennen.

#### *Artikel 10*

Dit artikel is in overeenstemming gebracht met huidige bepalingen terzake van het verlenen van vrijstelling van heffingen en lasten voor internationaal luchtvervoer. De luchtvaartuigen alsmede de normale uitrustingsstukken, reserveonderdelen, brandstofvoorraad, smeermiddelen en proviand (inclusief luchtinkels) 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. Overeenkomstig EU-wetgeving kan Nederland een belasting op brandstof opleggen tussen een punt in het grondgebied in het Europese deel van Nederland en het grondgebied van een andere EU-Lidstaat.

#### *Artikel 11*

In artikel 11 is onder meer vastgelegd 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*

Afspraken teneinde de heffing van dubbele belastingen te voorkomen, kunnen worden vastgelegd in een separaat hiertoe af te sluiten belastingverdrag.

#### *Artikel 13*

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 muntenheden.

#### *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 doorvoer 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 regelingen, in het gebruik van de luchthaven, luchtverkeersleiding en soortgelijke faciliteiten.

#### *Artikel 15*

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 ICAO eisen. Elke partij behoudt echter het recht om certificaten en licenties te weigeren die aan haar eigen onderdanen zijn toegekend door de andere partij. Voor het Europese deel van Nederland betekent de erkenning dat deze in overeenstemming dient te zijn met vigerende EU wet- en regelgeving

#### *Artikel 16*

Dit artikel ziet toe op de naleving van de door 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 (zogenaamde platforminspecties). Indien niet of onvoldoende wordt voldaan aan de ICAO-standaarden kan één van beide partijen vragen om consultaties, kunnen afspraken worden gemaakt over noodzakelijke verbeteringen, 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. Tot slot regelt dit artikel dat luchtvaartmaatschappijen kunnen rekenen op diensten die nodig zijn voor een veilige operatie, zoals luchtverkeersleiding en meteorologische diensten.

### *Artikel 17*

Artikel 17 van het Verdrag regelt de beveiliging van de burgerluchtvaart door beide partijen en bindt hen aan de meest recente beveiligingsvereisten voor de internationale burgerluchtvaart zoals onder meer vastgesteld binnen ICAO. Ook regelt dit artikel hoe gezamenlijk wordt omgegaan met eventuele incidenten of met bijzondere verzoeken van één van de partijen ten aanzien van veiligheidsmaatregelen.

### *Artikel 18 en 19*

Het verstrekken van informatie met betrekking tot de schema's en operationele plannen vindt plaats op basis van de geldende regelgeving van de betreffende partij. Ook kan een partij de andere partij en/of de door die partij aangewezen luchtvaartmaatschappij verplichten (statistische) informatie aan te leveren over de uitgevoerde operaties.

### *Artikelen 20–28*

Het betreft hier overwegend standaard (en procedurele) artikelen met betrekking tot consultaties, wijziging van het Verdrag, geschillenbeslechting alsmede slotbepalingen. In artikel 23 onderstrepen de Verdragspartijen het belang van het beschermen van het milieu door het stimuleren van duurzame ontwikkeling van de luchtvaart.

### *Bijlage bij het Verdrag*

De bijlage bij het verdrag vormt een integraal 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 1.1 en 1.2 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**

Het onderhavige Verdrag zal voor wat betreft het Koninkrijk der Nederlanden gelden voor zowel het Europese deel als het Caribische deel van Nederland.

Aruba, Curaçao en Sint Maarten hebben elk een eigen luchtvaartbeleid. Om die reden worden hun luchtvaartbelangen niet in dit Verdrag geregeld. Indien zij elk een verdrag met Colombia wensen, zullen zij daartoe zelfstandig met de land verdragsonderhandeling voeren.

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

De Minister van Buitenlandse Zaken,  
A.G. Koenders