

Vergaderjaar 2015–2016

34 392

Verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Republiek Panama inzake luchtdiensten; Panama-Stad, 11 april 2015

A/ nr. 1

Ter griffie van de Eerste en van de Tweede Kamer der Staten-Generaal ontvangen op 22 januari 2016.

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 2016.

Het advies van de Afdeling advisering van de Raad van State wordt niet openbaar gemaakt, omdat het uitsluitend opmerkingen van redactionele aard bevat (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, 21 januari 2016

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 11 april 2015 te Panama-Stad tot stand gekomen verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Republiek Panama inzake luchtdiensten (Trb. 2015, nr. 85).

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

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

De Minister van Buitenlandse Zaken,
A.G. Koenders

Toelichtende nota

Inleiding

Op 18 februari 2013 vonden te Den Haag bilaterale onderhandelingen plaats tussen de luchtvaartautoriteiten van Panama en Nederland. Deze besprekingen hebben geresulteerd in een nieuw Verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Republiek Panama inzake luchtdiensten (hierna: het «Verdrag»), ter vervanging van de bestaande Overeenkomst tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Republiek Panama inzake luchtdiensten tussen en via hun respectieve grondgebieden (Trb. 1996, 218) tot stand gekomen op 5 juli 1996, te 's-Gravenhage.

Het afsluiten van een nieuw Verdrag werd noodzakelijk geacht teneinde tegemoet te komen aan de ontwikkelingen in de luchtvaart en meer in het bijzonder om tegemoet te komen aan de commerciële en operationele wensen van de luchtvaartsector van beide partijen.

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 L 157) inzake onderhandelingen over en de uitvoering van overeenkomsten inzake luchtdiensten tussen lidstaten en derde landen vastgesteld. De artikelen zoals nu overeengekomen in het Verdrag, zijn overeenkomstig deze verordening in lijn met het recht van de Europese Unie.

Reikwijdte

Omdat de relevante markt van luchtverbindingen bestreken wordt door respectievelijk het Europese- en het Caribische deel van Nederland (Bonaire, Sint Eustatius en Saba) enerzijds en Panama 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. 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-besluit¹, 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 noch aan Europese luchtvaartmaatschappijen, noch aan

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

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

Artikelsgewijze toelichting

Artikel 1 (oud 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 Caribisch Nederland en de uit dat gebied afkomstige ingezetenen.

Artikel 2 (oud artikel 2)

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

Artikel 3 en 4 (oud artikel 4 en 5)

Het Verdrag schept voor de Verdragsluitende Partijen de mogelijkheid tot meervoudige aanwijzing van luchtvaartmaatschappijen en geeft de voorwaarden aan waaraan de luchtvaartmaatschappijen van beide Verdragsluitende 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) plaatsvindt overeenkomstig de standaarden uit het op 7 december 1944 te Chicago tot stand gekomen Verdrag inzake burgerluchtvaart (Trb. 1973, 109) van de International Civil Aviation Organization (hierna: ICAO). Voorts is voorzien in de aanwijzing van luchtvaartmaatschappijen gevestigd in Caribisch Nederland.

Artikel 5 (oud artikel 6)

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 en vierde 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 (oud artikel 7)

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 Europees Nederland geldende Europese regelgeving (zevende lid).

Artikel 7 (oud artikel 3)

Dit artikel maakt het mogelijk overstappen van passagiers op (delen van) de routes zoals neergelegd in de Annex bij het Verdrag (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 transfer luchthaven is dit artikel eveneens van belang.

Artikel 8 (oud 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 (oud artikel 10)

Dit artikel is in overeenstemming gebracht met huidige bepalingen ter zake 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 ten 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 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 (oud artikel 11)

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.

Artikel 12 (oud artikel 12)

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 reguleringen, in het gebruik van de luchthaven, luchtverkeersleiding en soortgelijke faciliteiten.

Artikel 13 (oud artikel 13)

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 14

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 ultimatum 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 15 (oud artikel 14)

Artikel 15 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 beveiligingsmaatregelen.

Artikel 16 (oud artikel 9)

Onder het nieuwe artikel is verplicht deponeren van schema's in beginsel niet langer een eis voor het uitvoeren van vluchtschema's. Het verstrekken van informatie door middel van notificatie met betrekking tot de schema's en operationele plannen vindt plaats op basis van de geldende regelgeving van de betreffende partij en geschied met een minimum aan administratieve lasten.

Artikelen 17–23 (oud artikelen 16–22)

Het betreft hier overwegend standaard (en procedurele) artikelen met betrekking tot consultaties, wijziging van het verdrag, geschillenbeslechting alsmede de gebruikelijke slotbepalingen. Artikel 22, eerste lid, regelt de territoriale reikwijdte van dit Verdrag dat ook van toepassing zal zijn op Caribisch Nederland.

Bijlage bij het Verdrag

De Bijlage bij het Verdrag (bestaande uit Sectie I en Sectie II) vormt een integraal onderdeel van het verdrag.

Sectie 1 van de Bijlage (routetabel en noten 1, 2 en 3) is aan te merken als 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 Verdrag zal voor wat betreft het Koninkrijk der Nederlanden gelden voor zowel het Europese als voor het Caribische deel van Nederland.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
S.A.M. Dijkma

De Minister van Buitenlandse Zaken,
A.G. Koenders