

**36 192 Verdrag inzake luchtdiensten tussen het Koninkrijk der Nederlanden en
de Coöperatieve Republiek Guyana; Georgetown, 8 december 2021**

Nr. 1 Brief van de minister van Buitenlandse Zaken

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

Den Haag, 6 september 2022

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 8 december 2021 te Georgetown tot stand gekomen verdrag inzake luchtdiensten tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Coöperatieve Republiek Guyana (Trb. 2021, nr. 174).

Een toelichtende nota bij dit 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,
W.B. Hoekstra

Ter griffie van de Eerste en van de
Tweede Kamer der Staten-Generaal
ontvangen op 12 september 2022.
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 12 oktober 2022.

Toelichtende nota

1. Inleiding

Het op 8 december 2021 tot stand gekomen Verdrag inzake luchtdiensten tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Coöperatieve Republiek Guyana, met Bijlage (hierna: het “Verdrag”) is het resultaat van onderhandelingen die op 19 november 2014 tijdens de *International Civil Aviation Negotiations* (ICAN) in Denpasar, Bali, Indonesië, plaatsvonden tussen de luchtvaartautoriteiten van Nederland en Guyana. Het afsluiten van een Verdrag werd door beide verdragsluitende partijen 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 door beide verdragsluitende partijen aan te wijzen luchtvaartmaatschappijen. Tevens zijn de standaardbepalingen ten aanzien van veiligheid en beveiliging van de luchtvaart opgenomen teneinde te voldoen aan de internationale verplichtingen ter zake.

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 inzake onderhandelingen over en de uitvoering van overeenkomsten inzake luchtdiensten tussen lidstaten en derde landen vastgesteld.¹ De artikelen zoals nu overeengekomen in het Verdrag, zijn overeenkomstig deze verordening in lijn met het recht van de Europese Unie.

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 van de Grondwet, die aan de door Guyana aangewezen luchtvaartmaatschappijen rechtstreeks rechten toekennen. Het betreft artikel 3, tweede lid, aanhef, onder c en e (aanwijzing en verlening exploitatievergunning) in combinatie met het recht van Nederland vervat in artikel 4, eerste lid, onder c, d en g (intrekking en schorsing exploitatievergunning), artikel 3, derde lid (aanvangen exploitatie na ontvangst exploitatievergunning) en de te exploiteren routes vervat in de Bijlage.

Verder worden aan de door de respectieve verdragsluitende partijen aangewezen luchtvaartmaatschappijen rechtstreeks rechten toegekend of plichten opgelegd in de bepalingen met betrekking tot tarieven (artikel 5, eerste tot en met derde lid), commerciële activiteiten (artikel 6), verandering van luchtvaartuig (artikel 7), eerlijke concurrentie (artikel 8, eerste en derde lid), belastingen, douanerechten en heffingen (artikel 9), dubbele belasting (artikel 11), overmaking van gelden (artikel 12), toepassing van wetten, voorschriften en procedures (artikel 13, eerste tot en met derde lid).

2. Reikwijdte

Omdat de relevante markt van luchtverbindingen bestreken wordt door zowel het Europese deel van Nederland als het Caribische deel van Nederland (de eilanden Bonaire, Saba en Sint Eustatius) enerzijds (hierna: “CN”) en Guyana anderzijds, strekt de reikwijdte van het

¹ Verordening (EG) nr. 847/2004 van het Europees parlement en de Raad van 29 april 2004 inzake onderhandelingen over en de uitvoering van overeenkomsten inzake luchtdiensten tussen lidstaten en derde landen (*PbEU* 2004, L 157).

Verdrag zich uit tot deze geografische gebieden. Het Verdrag is niet van toepassing op de overige landen van het Koninkrijk, Aruba, Curaçao en Sint Maarten. Aruba en Sint Maarten hebben (nog) niet aangegeven in onderhandeling te willen treden met de autoriteiten van Guyana over een verdrag inzake luchtdiensten. De luchtvaartautoriteiten van Curaçao en Guyana hebben in 2014 tijdens de *International Civil Aviation Negotiations* (ICAN) in Denpasar, Bali, Indonesië, onderhandelingen afgerond over de tekst van een Luchtvaartverdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden, ten behoeve van Curaçao, en de Coöperatieve Republiek Guyana.

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 CN. Ook de markt van CN wordt door het Verdrag ontsloten.

Het is in dit geval niet nodig gebleken om het Bestuurscollege van Bonaire over het Verdrag te consulteren, omdat er op dit moment op Bonaire geen commerciële luchtvaartmaatschappijen zijn gevestigd die in aanmerking komen om onder het Verdrag aangewezen te kunnen worden. Gelet op de wetgeving van CN kunnen alleen luchtvaartmaatschappijen die overwegend in handen zijn van ingezetenen van CN zich in dit deel van Nederland vestigen. Het Bestuurscollege van Bonaire is geïnformeerd over dit Verdrag.

Bij het formuleren van artikel 3 van het Verdrag is uitdrukkelijk rekening gehouden met de voorschriften die bij en krachtens het op 25 maart 1957 te Rome tot stand gekomen Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU) aan landen en gebieden overzee (LGO's) worden gesteld. LGO's zijn gebieden die doorgaans een bijzondere relatie hebben met een EU-lidstaat. CN is een LGO-gebied. De EU LGO-regelgeving is gericht op het bevorderen van de ontwikkeling van LGO-gebieden. Van belang is dat het EU LGO-besluit² het uitsluitend aanwijzen van CN-luchtvaartmaatschappijen in CN 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 de Coöperatieve Republiek Guyana noch aan Europese luchtvaartmaatschappijen noch aan luchtvaartmaatschappijen uit derde landen rechten biedt voor wat betreft de vestiging en aanwijzing in CN.

3. Artikelsgewijze toelichting

Artikel 1 (Begripsomschrijvingen)

Artikel 1 bevat omschrijvingen van enkele in het Verdrag voorkomende, voor luchtvaartverdragen gebruikelijke, begrippen. Het Verdrag voorziet, gelet op de reikwijdte daarvan, mede in een begripsomschrijving van CN en de uit dat gebied afkomstige ingezetenen. In het tweede lid is aangegeven dat de Europese wet- en regelgeving mede van toepassing is op het Europese deel van Nederland.

² Besluit 2013/755/EU van de Raad van 25 november 2013 betreffende de associatie van de landen en gebieden overzee met de Europese Unie („LGO-besluit”) (*PbEU* 2013, L 344).

Artikel 2 (Verlening van rechten)

In dit artikel worden de (vervoers)rechten opgesomd die de aangewezen luchtvaartmaatschappijen onder het Verdrag mogen uitvoeren. De rechten vallen alleen toe aan een luchtvaartmaatschappij wanneer die overeenkomstig artikel 3 is aangewezen door de eigen staat en voldoet aan de voorwaarden van artikel 3.

Artikel 3 (Aanwijzing en verlening exploitatievergunning) en artikel 4 (intrekking en schorsing exploitatievergunning)

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 partijen moeten voldoen om voor aanwijzing in aanmerking te komen.

Daarnaast zijn de artikelen 3 en 4, conform de eerdergenoemde Uitspraak van het Europese Hof van Justitie, zodanig geformuleerd dat ook in het Europese deel van Nederland gevestigde luchtvaartmaatschappijen afkomstig uit andere lidstaten van de Europese Unie door Nederland kunnen worden aangewezen (artikel 3) of, waar nodig, de exploitatievergunning kan worden geweigerd, ingetrokken, geschorst of beperkt, bijvoorbeeld als niet (langer) aan de vereisten voor eigendom wordt voldaan of de operaties niet (langer) overeenkomstig standaarden van de Internationale Organisatie voor Burgerluchtvaart (hierna: ICAO) plaatsvinden (artikel 4). Tenslotte is voorzien in de aanwijzing van luchtvaartmaatschappijen gevestigd in CN. Zie hiervoor paragraaf 2 (Reikwijdte) van deze toelichtende nota.

Artikel 5 (Tarieven)

Artikel 5 bepaalt onder welke voorwaarden de aangewezen luchtvaartmaatschappijen de tarieven zelfstandig kunnen vaststellen en onder welke voorwaarden de verdragsluitende partijen kunnen interveniëren.

Artikel 6 (Commerciële activiteiten)

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 verdragsluitende partij, biedt het eerste lid van artikel 6 van het Verdrag het recht aan de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) om kantoren te vestigen op het grondgebied van de andere verdragsluitende partij ter promotie en verkoop van luchtdiensten en andere daaraan gerelateerde producten. Tevens voorziet artikel 6, tweede en derde lid, van het Verdrag in de mogelijkheid voor luchtvaartmaatschappijen om eigen specialistisch personeel op het grondgebied van de andere verdragsluitende partij te laten werken of om aldaar personeel in te schakelen van een ander bedrijf dat door die verdragsluitende partij daartoe gemachtigd is. Het vierde lid voorziet in grondaftandeling die optimale mogelijkheden geeft voor vrije keuze tussen aanbieders op het grondgebied van de andere verdragsluitende partij, met inachtneming van de geldende wet- en regelgeving op dat terrein, inclusief, de voor het Europese deel van Nederland geldende Europese wet- en regelgeving. Daarnaast biedt het vijfde lid van dit artikel mogelijkheden voor uitgebreide commerciële samenwerking tussen luchtvaartmaatschappijen, zoals door middel van zogenaamde code-sharing regelingen, hetgeen voor de bestaande luchtvaartallianties van groot belang is. Ingevolge het zesde en zevende lid is ook het verrichten van intermodaal

vervoer door de lucht en over land en/of water toegestaan. Het achtste lid bepaalt dat alle commerciële activiteiten uit dit artikel slechts kunnen worden uitgevoerd met inachtneming van de voor een verdragsluitende partij geldende wet- en regelgeving op dat terrein, inclusief de voor Europese deel van Nederland geldende Europese wet- en regelgeving.

Artikel 7 (Verandering van luchtvaartuig)

Dit artikel maakt het voor de aangewezen luchtvaartmaatschappij mogelijk het overstappen van passagiers op andere typen en aantallen toestellen op (delen van) de routes zoals neergelegd in de routetabel in de Bijlage bij het Verdrag te faciliteren en - waar commercieel opportuun - gebruik te maken van partners of geleased materieel. Voor de positie van Schiphol als transfer luchthaven is dit artikel eveneens van belang.

Artikel 8 (Eerlijke concurrentie)

In artikel 8 zijn bepalingen opgenomen teneinde de eerlijke concurrentie tussen de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide verdragsluitende partijen te waarborgen. Elke verdragsluitende partij zet zich er, op grond van het tweede lid van dit artikel, voor in om alle vormen van discriminatie of oneerlijke concurrentie ten opzichte van de aangewezen maatschappij(en) van de andere verdragsluitende partij teniet te doen. Het derde lid bepaalt dat de luchtvaartmaatschappijen op basis van commerciële overwegingen zelf hun frequentie en capaciteit voor internationaal luchtvervoer mogen bepalen. Het vierde lid verbiedt het opleggen van specifieke concurrentievervalsende maatregelen.

Artikel 9 (Belastingen, douanerechten en heffingen)

Dit artikel bepaalt dat luchtvaartuigen van de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) die op de internationale routes onder het Verdrag opereren, alsmede de normale boorduitrustingsstukken, reserveonderdelen, voorraden brandstof en smeermiddelen en boordproviand van de aangewezen luchtvaartmaatschappij op basis van wederkerigheid zijn vrijgesteld van douanerechten, inspectiekosten en soortgelijke rechten en heffingen op het grondgebied van de andere verdragsluitende partij, op voorwaarde dat de normale boorduitrustingsstukken, reserveonderdelen, voorraden brandstof en smeermiddelen en boordproviand aan boord van het luchtvaartuig blijven totdat zij weer worden uitgevoerd of onder toezicht of beheer van de douaneautoriteiten blijven.

Artikel 10 (Gebruikersheffingen)

In artikel 10 wordt overeengekomen dat de gebruikersheffingen rechtvaardig, redelijk en niet-discriminatoir zijn en proportioneel verdeeld worden over alle categorieën gebruikers van de desbetreffende luchthaven(s) of luchthavensystemen.

Artikel 11 (Dubbele belasting)

Dit artikel stelt vast dat de inkomsten en winsten van een luchtvaartmaatschappij belast zullen worden op basis van de belastingregels van het land waarin de inkomsten en de winst zijn gemaakt, tenzij een verdrag inzake het vermijden van dubbele en het voorkomen van het ontgaan van belasting met betrekking tot belastingen naar het inkomen en naar het vermogen anders bepaalt.

Artikel 12 (Overmaking van gelden)

Artikel 12 garandeert dat de inkomsten uit verkoopactiviteiten van een aangewezen luchtvaartmaatschappij mogen worden overgemaakt naar het land van herkomst en mogen worden omgewisseld in vrij inwisselbare munteenheden tegen de op dat moment geldende officiële wisselkoers en dat deze niet worden belast, afgezien van de normaal door banken in rekening gebrachte kosten voor inwisselen en overboeken.

Artikel 13 (Toepassing van wetten, voorschriften en procedures)

In artikel 13 wordt bepaald dat bij het vliegen met en de exploitatie van de luchtvaartuigen door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van een verdragsluitende partij dient te worden voldaan aan de wetten, voorschriften en procedures van de andere verdragsluitende partij ten aanzien van de binnenkomst op, het verblijf op en het vertrek vanuit het grondgebied van deze verdragsluitende partij. Dit geldt ook voor de bemanning, passagiers, vracht en post.

Artikel 14 (Erkenning van bewijzen en vergunningen)

Geldende bewijzen van luchtwaardigheid, bewijzen van bevoegdheid en vergunningen uitgegeven door de ene verdragsluitende partij, en die nog niet verlopen zijn, zullen worden erkend door de andere verdragsluitende 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, H 165 en *Trb.* 1959, nr. 45) (het Verdrag van Chicago). Elke verdragsluitende partij behoudt echter het recht om bewijzen en vergunningen te weigeren die door de andere verdragsluitende partij aan haar eigen onderdanen zijn toegekend. Voor het Europese deel van Nederland betekent de erkenning dat deze in overeenstemming dient te zijn met de geldende Europese wet- en regelgeving.

Artikel 15 (Veiligheid) en artikel 16 (Beveiliging van de luchtvaart)

De bepalingen over de veiligheid en beveiliging van de luchtvaart zijn neergelegd in artikel 15 en in artikel 16 van het Verdrag. Hierin zijn een procedure en een aanpak geregeld (inclusief de zogenaamde platforminspecties) indien de ene verdragsluitende partij twijfels heeft over de wijze waarop de veiligheids- en beveiligingsstandaard door de andere verdragsluitende partij wordt nageleefd en gecontroleerd. Bij gerede twijfel kunnen consultaties plaatsvinden. Indien maatregelen uitblijven, bieden het tweede en zesde lid van artikel 15 en het zevende lid van artikel 16 de mogelijkheid om de vluchtuitvoering door de luchtvaartmaatschappijen van en naar elkaars grondgebied te weigeren, in te trekken, te beperken of daaraan voorwaarden te verbinden. Verder wordt verwezen naar de door de ICAO vastgestelde veiligheids- en beveiligingsstandaarden (de zogenaamde minimumnormen), die voor zover van toepassing bij de wederzijdse luchtvaartbetrekkingen tussen Nederland en Guyana in acht moeten worden genomen.

Artikel 17 (Dienstregeling)

Dit artikel bepaalt dat het verstrekken van informatie met betrekking tot de dienstregelingen en operationele plannen, op de in dit artikel beschreven uitzonderingen na, in beginsel geen voorwaarde is voor het opereren door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen. Indien een verdragsluitende partij het verstrekken van informatie vereist, wordt ervoor gezorgd dat de administratieve lasten voor de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) tot een minimum beperkt blijven.

Artikelen 18-24 (Procedurele en slotbepalingen)

De artikelen 18 tot en met 24 bevatten louter procedurele standaardbepalingen met betrekking tot overleg en wijziging (artikel 18), regeling van geschillen (artikel 19), duur en beëindiging (artikel 20), registratie bij ICAO (artikel 21), toepasselijkheid van multilaterale overeenkomsten en verdragen (artikel 22), toepasselijkheid van het Verdrag (artikel 23) en inwerkingtreding (artikel 24).

Bijlage bij het Verdrag

De Bijlage bij het Verdrag, die een integrerend onderdeel van het Verdrag uitmaakt, bevat de routetabel met een open routeschema voor de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide verdragsluitende partijen.

De luchtvaartautoriteiten en de luchtvaartmaatschappijen kunnen ter invulling van de Bijlage alleen binnen de door het Verdrag gestelde kaders opereren. De Bijlage is, voor zover het de routetabel betreft, aan te merken als zijnde van uitvoerende aard.

Verdragen tot wijziging van de Bijlage, voor wat betreft de routes, 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 ter zake voorbehouden.

4. Koninkrijkspositie

Het Verdrag zal ingevolge artikel 23 van het Verdrag voor wat betreft het Koninkrijk der Nederlanden voor zowel het Europese deel als het Caribische deel van Nederland gelden. Zoals in de inleiding van deze toelichtende nota wordt aangegeven, wordt de relevante markt van luchtverbindingen bestreken door het Europese deel van Nederland en het Caribische deel van Nederland enerzijds en de Guyana anderzijds. Het Verdrag zal niet van toepassing zijn op Aruba, Curaçao en Sint Maarten.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
M.G.J. Harbers

De Minister van Buitenlandse Zaken,
W.B. Hoekstra