

Vergaderjaar 2016–2017

34 603

Verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Republiek Unie van Myanmar inzake luchtdiensten; Rangoon, 27 juni 2016

A/ nr. 1

Ter griffie van de Eerste en van de Tweede Kamer der Staten-Generaal ontvangen op 8 november 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 8 december 2016.

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, 7 november 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 27 juni 2016 te Rangoon tot stand gekomen Verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Republiek Unie van Myanmar inzake luchtdiensten (Trb. 2016, nr. 112).

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,
A.G. Koenders

Toelichtende nota

1. Inleiding

Op 13 en 14 augustus 2014 vonden in Rangoon bilaterale onderhandelingen plaats tussen de luchtvaartautoriteiten van Nederland en Myanmar. Deze besprekingen hebben geresulteerd in een volledig herzien Verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Republiek Unie van Myanmar inzake luchtdiensten (hierna: het «Verdrag») ter vervanging van de Luchtvaartovereenkomst tussen de regering van het Koninkrijk der Nederlanden en de ministerraad van de Socialistische Republiek van de Unie van Birma, met Bijlage; tot stand gekomen te Rangoon op 25 mei 1977 (*Trb.* 1977, 98).

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* 2004, L 157) inzake onderhandelingen over en de uitvoering van overeenkomsten inzake luchtdiensten tussen lidstaten en derde landen (hierna: de «Uitspraak») vastgesteld. De desbetreffende artikelen zoals nu overeengekomen in het Verdrag, zijn in lijn met het recht van de Europese Unie.

2. Reikwijdte

Omdat de relevante markt van luchtverbindingen ingevolge artikel 28 van het Verdrag uitsluitend bestreken wordt door het Europese deel van Nederland enerzijds en Myanmar anderzijds, wordt de reikwijdte van het Verdrag beperkt tot het Europese deel van Nederland. 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 Nederland.

3. Artikelsgewijze toelichting

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

Artikel 1

In artikel 1 staan de standaarddefinities om te voldoen aan de huidige eisen van een luchtvaartverdrag en de behoeften van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen, alsmede om aan te geven dat het lidmaatschap van de Europese Unie (EU), voor het Europese deel van Nederland, gevolgen heeft voor het Verdrag.

Artikel 2

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

Artikel 3 en 4

In artikel 3, eerste lid, is bepaald dat elke Partij een onbeperkt aantal luchtvaartmaatschappijen mag aanwijzen om luchtvervoer te verrichten op de toegestane routes onder de Bijlage bij het Verdrag. Daarnaast zijn de artikelen 3 en 4, conform de Uitspraak zodanig aangepast dat ook in Nederland gevestigde luchtvaartmaatschappijen van andere EU-Lidstaten door Nederland kunnen worden aangewezen (artikel 3) of, waar nodig, de aanwijzing 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).

Artikel 5

In dit artikel is bepaald dat het de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) 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 tweede lid verklaart dat notificatie van de tarieven onder het Verdrag door elke Partij verzocht kan worden aan de onder het Verdrag aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de andere Partij en dat de tarieven in stand blijven behoudens afkeuring onder het derde lid van dit artikel. 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

Teneinde tegemoet te komen aan de huidige eisen die de luchtvaartsector stelt voor het uitoefenen van commerciële activiteiten, daaronder begrepen het uitoefenen van activiteiten op het grondgebied van de andere Partij, biedt het eerste lid van artikel 6 onder meer het recht van de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) om kantoren te vestigen in het territorium van de andere Partij ter promotie en verkoop van luchtdiensten.

Tevens voorziet artikel 6, tweede lid en derde lid, in de mogelijkheid voor luchtvaartmaatschappij(en) om eigen specialistisch personeel en management 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.

Artikel 7

De bepalingen over grondafhandeling geven op non-discriminatoire basis aan elk van de onder het Verdrag aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) de keuze van geheel of gedeeltelijke grondafhandeling door de luchtvaartmaatschappij zelf of door de aanwezige aanbieders van grondafhandeldiensten.

Artikel 8

In dit artikel worden de mogelijkheden en voorwaarden voor het aangaan van code-share regelingen voor de onder het Verdrag aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) opgesomd, hetgeen onder meer voor de bestaande luchtvaartallianties van groot belang is.

Artikel 9

Dit artikel maakt het voor een aangewezen luchtvaartmaatschappij mogelijk het overstappen van passagiers op andere typen en aantallen toestellen op (delen van) de routes zoals neergelegd in het routeschema te faciliteren en – waar commercieel opportuun – gebruik te maken van partners.

Artikel 10

In artikel 10 zijn bepalingen opgenomen om eerlijke concurrentie tussen de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van beide Partijen te waarborgen. Elke Partij dient daarbij alle mogelijke middelen in te zetten om alle vormen van discriminatie of oneerlijke concurrentie ten opzichte van de aangewezen maatschappij(en) van de andere Partij teniet te doen. Het vierde lid verbiedt het opleggen van specifieke concurrentievervalsende maatregelen.

Artikel 11

Artikel 11 somt een reeks praktijken op die als mogelijk oneerlijk zouden kunnen worden beschouwd en nader onderzoek kunnen rechtvaardigen. Indien daar sprake van lijkt te zijn, kunnen de luchtvaartautoriteiten van de desbetreffende Partij consultaties aanvragen bij de andere Partij conform de bepalingen van artikel 23 om het probleem te trachten op te lossen. Indien dat niets oplevert, kan elke Partij voor arbitrage opteren conform de voorschriften van artikel 24, tweede lid, van het Verdrag.

Artikel 12

Artikel 12 bevat bepalingen over de toegestane capaciteit van luchtdiensten. De capaciteit die aangeboden wordt door de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) op de toegestane luchtdiensten dient daarbij door de luchtvaartautoriteiten overeen te worden gekomen en gemonitord te worden.

Artikel 13

Artikel 13 bepaalt dat luchtvaartuigen van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen die op de internationale routes onder het Verdrag opereren, alsmede de normale uitrustingsstukken, reserveonderdelen, voorraden brandstof en smeermiddelen en boordproviand (inclusief luchtwinkels) van de aangewezen luchtvaartmaatschappij vrijgesteld zijn van douanerechten, inspectiekosten en andere rechten en heffingen in het gebied van de andere Partij op voorwaarde dat zij aan boord blijven totdat zij weer worden uitgevoerd. Normale uitrustingsstukken, reserveonderdelen, voorraden brandstof 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 14

In dit artikel is onder meer verankerd dat de luchthavengelden en gebruikersheffingen die door de Partijen in rekening worden gebracht aan de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) 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 om informatie uit te kunnen wisselen die relevant is om de heffingen op een redelijk niveau vast te stellen.

Artikel 15

Artikel 15 garandeert dat de inkomsten uit verkoopactiviteiten van een aangewezen luchtvaartmaatschappij mogen worden uitgevoerd naar het land van herkomst tegen de op dat moment geldende wisselkoers en dat dit niet wordt belast, afgezien van de normaal door banken in rekening gebrachte kosten voor conversie en overboeking.

Artikel 16

De luchtvaarttuigen van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen dienen te voldoen aan de wetten, regelingen en procedures van de andere Partij die betrekking hebben op navigatie van luchtvaartuigen alsmede aankomst in- en vertrek vanaf haar grondgebied. Voor de bemanning, passagiers, vracht en post gelden de wetten, regelingen en procedures voor onder meer immigratie, paspoorten, klaringen, en quarantaine 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 17

Geldende certificaten van luchtwaardigheid, bekwaamheid en vergunningen uitgegeven door de ene Partij dienen op grond van artikel 17 te worden erkend door de andere Partij, mits deze voldoen aan de minimale eisen van het Verdrag van Chicago. 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 18

Dit artikel ziet toe op de naleving van door de 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 betreffende luchtvaartmaatschappij worden gewijzigd, opgeschort of verboden totdat de geconstateerde tekortkomingen in het toezicht van de luchtvaartautoriteit zijn verholpen.

Artikel 19

Artikel 19 van het Verdrag inzake beveiliging is geformuleerd volgens de meest recente beveiligingsvereisten voor de internationale burgerluchtvaart en somt op aan welke internationale verdragen op dit terrein de Partijen zich dienen te houden om aan hun wederzijdse verplichtingen te voldoen. Het artikel bepaalt in detail welke maatregelen er door Partijen genomen dienen te worden om de beveiliging te borgen en geeft in leden 2 tot en met 7 specifieke regels en aanbevelingen over wederzijdse assistentie bij bepaalde dreigingen of onrechtmatige overname van civiele luchtvaartuigen alsmede de mogelijkheid om direct consultaties aan te

vragen bij een redelijk vermoeden dat de andere Partij afwijkt van de bepalingen van dit artikel.

Artikel 20

Artikel 20 bepaalt dat elke Partij roken aan boord van de door haar aangewezen luchtvaartmaatschappijen dient te verbieden en dat het daartoe alle noodzakelijke maatregelen, waaronder mogelijke oplegging van boetes, neemt.

Artikel 21

Artikel 21 verplicht het verstrekken van periodieke informatie over statistieken door de luchtvaartautoriteiten of aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de ene Partij aan de luchtvaartautoriteiten van de andere Partij ten behoeve van het monitoren van de aangeboden capaciteit op de toegestane luchtdiensten.

Artikelen 22–29

De artikelen 22 tot en met 29 bevatten procedurele standaardbepalingen over onder meer consultaties en wijziging van het Verdrag, geschillenbeslechting, de wijze van inwerkingtreding, toepasselijkheid en opzegging van het Verdrag. Artikel 29, tweede lid, bepaalt dat bij inwerkingtreding van het Verdrag de Luchtvaartovereenkomst tussen de regering van het Koninkrijk der Nederlanden en de ministerraad van de Socialistische Republiek van de Unie van Birma tot stand gekomen te Rangoon op 25 mei 1977 zal worden vervangen en beëindigd.

Bijlage

De Bijlage bij het Verdrag bevat de routetabel met een open routeschema voor de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide partijen. 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. De bijlage is 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.

4. Koninkrijkspositie

Het Verdrag zal voor wat betreft het Koninkrijk der Nederlanden alleen voor het Europese deel van Nederland gelden. Het werd niet opportuun geacht om de reikwijdte van het Verdrag uit te breiden tot het Caribische deel van Nederland (Bonaire, Sint Eustatius en Saba). Dit is ingegeven door het feit dat de relevante markt van luchtverbindingen bestreken wordt door het Europese deel van Nederland enerzijds en Myanmar anderzijds.

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

De Minister van Buitenlandse Zaken,
A.G. Koenders