

Vergaderjaar 2018–2019

35 090

Verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Republiek Costa Rica inzake luchtdiensten tussen en via hun onderscheiden grondgebieden; San José, 18 juni 2018

A/ nr. 1

Ter griffie van de Eerste en van de Tweede Kamer der Staten-Generaal ontvangen op 23 november 2018.

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 23 december 2018.

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, 22 november 2018

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 18 juni 2018 te San José tot stand gekomen Verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Republiek Costa Rica inzake luchtdiensten tussen en via hun onderscheiden grondgebieden (Trb. 2018, nr. 86).

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,
S.A. Blok

Toelichtende nota

1. Inleiding

Tussen september 2011 en februari 2014 zijn verschillende brieven gewisseld tussen de luchtvaartautoriteiten van Nederland en Costa Rica. Deze briefwisselingen hebben geresulteerd in een Verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Republiek Costa Rica inzake luchtdiensten tussen en via hun onderscheiden grondgebieden (hierna: «het Verdrag»). Het Verdrag vervangt bij inwerkingtreding de huidige op 21 december 1994 in San José tot stand gekomen Luchtvaartovereenkomst tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Republiek Costa Rica (hierna: «de huidige Luchtvaartovereenkomst») (*Trb.* 1995, nr. 54) die op 11 maart 1999 in werking is getreden voor het Europese deel van Nederland.

Het afsluiten van een 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 verdragsluitende partijen. 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, 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 (*PbEU* 2004, L 157 van 30-04-2004) (hierna: de «Uitspraak») vastgesteld.

Bepaalde artikelen in de huidige Luchtvaartovereenkomst waren niet verenigbaar met het recht van de Europese Unie. De desbetreffende artikelen, zoals nu overeengekomen in het Verdrag, zijn in lijn met het recht van de Europese Unie (hierna: EU).

Het Verdrag betreft verplichtingen tussen staten, maar bevat naar het oordeel van de regering enkele een ieder verbindende bepalingen in de zin van de artikelen 93 en 94 van de Grondwet, die aan de door de Republiek Costa Rica aangewezen luchtvaartmaatschappijen rechtstreeks rechten toekennen. Het betreft artikel 3, tweede lid, aanhef, onder c (onverwijld verlening exploitatievergunning), artikel 3, derde lid (aanvangen exploitatie na ontvangst exploitatievergunning) en de te exploiteren routes als vervat in de Bijlage. Verder worden aan de door de respectieve partijen aangewezen luchtvaartmaatschappijen rechtstreeks rechten toegekend of plichten opgelegd met name in de bepalingen met betrekking tot prijzen (artikel 5), commerciële activiteiten (artikel 6), verandering van luchtvaartuig (artikel 7), operationele flexibiliteit (artikel 8), eerlijke concurrentie (artikel 9), belastingen, douanerechten en heffingen (artikel 10), gebruikersheffingen (artikel 11), overmaking van gelden (artikel 12), toepassing van wetten, voorschriften en procedures (artikel 13) en dienstregeling (artikel 17).

2. Reikwijdte

De relevante markt van luchtverbindingen wordt bestreken door zowel het Europese deel als het Caribische deel van Nederland enerzijds en de Republiek Costa Rica anderzijds. Het Verdrag is ingevolge artikel 23 van het Verdrag van toepassing op het grondgebied van het Europese deel en

van het Caribische deel van Nederland (de eilanden Bonaire, Sint Eustatius en Saba) (hierna: «CN»).

Ook de markt van CN wordt dus door het Verdrag ontsloten. Praktisch gezien heeft dit tot gevolg dat het Koninkrijk op grond van artikel 3 van het Verdrag, Europese luchtvaartmaatschappijen kan aanwijzen die gevestigd zijn in het Europese deel van Nederland alsmede luchtvaartmaatschappijen die voldoen aan de vestigingseisen van CN.

Op grond van het Verdrag kunnen in CN alleen luchtvaartmaatschappijen die in CN gevestigd zijn worden aangewezen. Het is in dit geval niet nodig gebleken om het Bestuurscollege van Bonaire over het Verdrag te informeren of 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.

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-besluit¹ 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 Republiek Costa Rica 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 omschrijving van CN en de uit dat gebied afkomstige inwoners. Tevens is in het tweede lid aangegeven dat de Europese wet- en regelgeving mede van toepassing is op het Europese deel van Nederland.

Artikel 2 (Verlening van rechten)

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

Artikel 3 en 4 (Aanwijzing en verlening/intrekking en schorsing van vergunningen)

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 EU-Lidstaten door Nederland kunnen worden

¹ Besluit, 2013/755/EU van de Raad van 25 november 2013 betreffende de associatie van de landen en gebieden overzee met de Europese Unie (*PbEU* 2013, L 344 van 19-12-2013).

aangewezen (artikel 3) of, waar nodig, de vergunning kan worden geweigerd, 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 van de Internationale Organisatie voor Burgerluchtvaart (hierna: «ICAO») (artikel 4). Tenslotte is voorzien in de mogelijke aanwijzing van luchtvaartmaatschappijen gevestigd in CN. Zie hiervoor ook paragraaf 2 (Reikwijdte) van deze toelichtende nota.

Artikel 5 (Prijzen)

Artikel 5 bepaalt onder welke voorwaarden de aangewezen luchtvaartmaatschappijen de prijzen 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 onder meer 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 bijkomende of aanvullende diensten.

Tevens voorziet artikel 6, tweede en derde lid, in de mogelijkheid voor luchtvaartmaatschappij(en) om eigen specialistisch personeel op het grondgebied van de andere verdragsluitende partij te laten werken (tweede lid) of om het personeel in te schakelen van een ander bedrijf dat door die verdragsluitende partij daartoe gemachtigd is (derde lid).

Het vierde lid voorziet in grondafhandeling die optimale mogelijkheden geeft voor vrije keuze tussen aanbieders op het grondgebied van de andere verdragsluitende partij.

Daarnaast biedt het vijfde lid van dit artikel mogelijkheden voor uitgebreide commerciële samenwerking tussen luchtvaartmaatschappijen, zoals door middel van zogenaamde *codesharing* of leaseregelingen, hetgeen voor de bestaande luchtvaartallianties van groot belang is. Ingevolge het zesde en zevende lid van dit artikel is ook het verrichten van intermodale diensten/vervoer door de lucht en over land en/of zee toegestaan.

Het achtste lid van artikel 6 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 het betreffende terrein, inclusief de voor Europese deel van Nederland bindende Europese wet- en regelgeving.

Artikel 7 (Verandering van luchtvaartuig)

Dit artikel maakt het voor de aangewezen luchtvaartmaatschappij mogelijk het overstappen van passagiers op (delen van) de routes zoals neergelegd in de routetabel in de Bijlage bij het Verdrag te faciliteren en – waar commercieel opportuun en met inachtneming van de nationale voorschriften – gebruik te maken van partners of geleasede uitrusting. Voor de positie van Schiphol als transfer luchthaven is dit artikel eveneens van belang.

Artikel 8 (Operationele flexibiliteit)

Artikel 8 beschrijft de operationele flexibiliteit voor aangewezen luchtvaartmaatschappijen om te beschikken over luchtvaartuigen (in eigendom of via leasingconstructies).

Artikel 9 (Eerlijke concurrentie)

In artikel 9 zijn bepalingen opgenomen teneinde de eerlijke concurrentie tussen de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide verdragsluitende partijen te waarborgen. Elke verdragsluitende partij zet zich op grond van het tweede lid van dit artikel ervoor in alle vormen van discriminatie of oneerlijke concurrentie ten opzichte van de aangewezen maatschappijen van de andere verdragsluitende partij te bestrijden. 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 10 (Belastingen, douanerechten en heffingen)

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

Artikel 11 (Gebruikersheffingen)

In dit artikel wordt overeengekomen dat de gebruikersheffingen juist, rechtvaardig en niet-discriminatoir moeten zijn en in redelijkheid en billijkheid worden opgelegd aan alle categorieën gebruikers van de desbetreffende luchthaven(s) of luchthavensystemen.

Artikel 12 (Overmaking van gelden)

Artikel 12 garandeert dat de inkomsten uit verkoopactiviteiten van een aangewezen luchtvaartmaatschappij na toestemming en ingevolge de toepasselijke wetgeving mogen worden uitgevoerd naar het land van herkomst tegen de op dat moment geldende officiële wisselkoers.

Artikel 13 (Toepassing van wetten, voorschriften en procedures)

In artikel 13 wordt bepaald dat het vliegen met en de exploitatie van de luchtvaartuigen van de door de ene verdragsluitende partij aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) dienen te voldoen aan 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 passagiers, bemanning, 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 zijn verlopen, 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). Elke partij behoudt echter het recht om bewijzen en vergunningen te weigeren die door de andere partij aan haar eigen onderdanen zijn toegekend. Voor het Europese deel van Nederland betekent de erkenning dat deze in overeenstemming dient te zijn met vigerende EU 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. 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 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 schorsen of daarvan af te wijken. 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 Costa Rica in acht moeten worden genomen.

Artikel 17 (Dienstregeling)

Dit artikel regelt het verstrekken door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen aan de luchtvaartautoriteiten van de andere verdragsluitende partij van informatie met betrekking tot hun voorgenomen dienstregeling. Het tweede lid bepaalt dat de aangewezen luchtvaartmaatschappij voor aanvullende diensten vooraf toestemming dient te vragen aan de luchtvaartautoriteit van de andere verdragsluitende partij.

Artikelen 18–24 (Procedurele bepalingen) en slotbepalingen

De artikelen 18 tot en met 24 bevatten louter procedurele standaardbepalingen met betrekking tot onder meer overleg en wijziging van het Verdrag (artikel 18), regeling van geschillen (artikel 19), duur en beëindiging (artikel 20), toepasselijkheid van dit Verdrag (artikel 23), inwerkingtreding (artikel 24). Het tweede lid van artikel 24 bepaalt dat de huidige Luchtvaartovereenkomst beëindigd wordt op de datum waarop het Verdrag in werking treedt. Tot slot zijn de gebruikelijke slotbepalingen opgenomen.

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 deze 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 op grond van 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 gelden voor zowel het Europese als het Caribische deel van Nederland. Zoals in de inleiding van deze toelichtende nota wordt aangegeven, wordt de relevante markt van luchtverbindingen bestreken door het Europese en het Caribische deel van Nederland enerzijds en Costa Rica anderzijds.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga

De Minister van Buitenlandse Zaken,
S.A. Blok