

# **Verdrag inzake luchtdiensten tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Democratische Socialistische Republiek Sri Lanka; 's-Gravenhage, 22 februari 2023 (Trb. 2023, 25)**

## **Toelichtende nota**

### **1. Inleiding**

Op 13 december 2018 vonden in Nairobi bilaterale onderhandelingen plaats tussen de luchtvaartautoriteiten van Nederland en Sri Lanka. In een op die datum door beide luchtvaartautoriteiten getekend Memorandum van Overeenstemming is de intentie afgesproken dat de luchtvaartautoriteiten vanaf die datum in de geest zullen handelen van de tijdens deze onderhandelingen overeengekomen bepalingen van het Verdrag inzake luchtdiensten tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Democratische Socialistische Republiek Sri Lanka (hierna: het Verdrag). Deze bepalingen zijn niet strijdig met de Nederlandse en Europese wet- en regelgeving. Ingevolge het tweede lid van artikel 25 vervangt het Verdrag bij inwerkingtreding het op 14 september 1953 te Colombo tot stand gekomen Verdrag tussen de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden en de Regering van Ceylon inzake luchtvaartdiensten tussen hun respectieve grondgebieden en verder (hierna: het huidige Verdrag) (*Trb.* 1953, 85) dat vanaf 14 september 1953 door het Europese deel van Nederland voorlopig werd toegepast en op 1 april 1954 voor het Europese deel van Nederland in werking is getreden (*Trb.* 1954, 48). De routetabel bij het huidige Verdrag is op respectievelijk 5 september 1980 (*Trb.* 1980, 177), 18 januari 1982 (*Trb.* 1982, 34) en 29 december 2004 (*Trb.* 2005, 92) gewijzigd. Het huidige Verdrag is aangepast door de op 27 september 2012 te Brussel tot stand gekomen Overeenkomst tussen de Europese Unie en de regering van de Democratische Socialistische Republiek Sri Lanka inzake bepaalde aspecten van luchtdiensten die vanaf 27 september 2012 voorlopig werd toegepast (*Trb.* 2013, 52) (hierna: de EU-Overeenkomst) en op 4 maart 2013 in werking is getreden (*PbEU* 2020, L 13, blz. 8 en *Trb.* 2023, 25). De EU-Overeenkomst zal voor Nederland ingevolge het eerste lid van artikel 8 van de EU-Overeenkomst worden beëindigd bij inwerkingtreding van het Verdrag (*PbEU* 2013, L 49, blz. 2–9).

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.<sup>1</sup> Bepaalde artikelen in het huidige Verdrag waren niet verenigbaar met het recht van de Europese Unie (hierna: EU). De artikelen zoals overeengekomen in het Verdrag, zijn overeenkomstig deze verordening in lijn met het recht van de EU.

---

<sup>1</sup> 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).

Daarnaast werd het afsluiten van het Verdrag door beide verdragsluitende partijen noodzakelijk geacht teneinde tegemoet te komen aan de hedendaagse commerciële en operationele wensen van de door elk van de verdragsluitende partijen aangewezen luchtvaartmaatschappijen. Tevens zijn de standaardbepalingen ten aanzien van veiligheid en beveiliging van de luchtvaart opgenomen teneinde te voldoen aan de internationale verplichtingen ter zake.

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 Sri Lanka aangewezen luchtvaartmaatschappijen rechtstreeks rechten toekennen. Het betreft artikel 3, tweede lid, aanhef, onder b en d (aanwijzing en verlening vergunning), in combinatie met het recht van Nederland vervat in artikel 4, eerste lid, onder b en d (intrekking en opschorting vergunning), artikel 3, derde lid (onverwijld aanvragen exploitatie na ontvangst vergunning) en de te exploiteren routes als vervat in de Bijlage bij het Verdrag. 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 en zesde lid), commerciële activiteiten (artikel 6), verandering van luchtvaartuig (artikel 7), eerlijke concurrentie (artikel 8, eerste en derde lid), belastingen, douanerechten en heffingen (artikel 9), overmaking van gelden (artikel 11) en toepassing van wetten, regelgeving en procedures (artikel 12, eerste tot en met derde lid) en geautomatiseerd boekingsstelsel (artikel 20, eerste en vierde lid).

## **2. Reikwijdte**

Omdat de relevante markt van luchtverbindingen ingevolge artikel 24 van het Verdrag uitsluitend bestreken wordt door het Europese deel van Nederland enerzijds en Sri Lanka 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. Het Verdrag zal niet van toepassing zijn op het Caribische deel van Nederland en de overige landen van het Koninkrijk, Aruba, Curaçao en Sint Maarten. In het overlegkader met alle landen van het Koninkrijk met betrekking tot luchtvaartangelegenheden, dat als uitvloeisel van artikel 37, eerste lid en tweede lid, onder f, van het Statuut voor het Koninkrijk is opgericht, hebben de overige landen van het Koninkrijk (Aruba, Curaçao en Sint Maarten) niet aangegeven met de luchtvaartautoriteiten van Sri Lanka in onderhandeling te willen treden over een verdrag inzake luchtdiensten met Sri Lanka.

## **3. Artikelsgewijze toelichting**

### *Artikel 1 (Begripsomschrijvingen)*

Artikel 1 bevat omschrijvingen van enkele in het Verdrag voorkomende, voor luchtvaartverdragen gebruikelijke, begrippen en bepaalt dat het lidmaatschap van de Europese Unie van het Europese deel van Nederland gevolgen heeft voor het Verdrag.

### *Artikel 2 (Verlening van rechten)*

In dit artikel worden de (vervoers)rechten opgesomd die de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van elke verdragsluitende partij onder het Verdrag mogen uitvoeren. De rechten vallen alleen toe aan een luchtvaartmaatschappij wanneer die overeenkomstig artikel 3 is aangewezen door de eigen staat of door andere EU-lidstaten en voldoet aan de voorwaarden van artikel 3. Het derde lid van artikel 2 geeft het recht om commercieel vervoer uit te voeren tussen twee andere landen, op een route die begint of eindigt in het eigen land (vijfde vrijheidsrechten). Deze vijfde vrijheidsrechten dienen te worden goedgekeurd door de luchtvaartautoriteiten van beide verdragsluitende partijen en kunnen worden vastgelegd in een regeling.

### *Artikel 3 (Aanwijzing en verlening vergunningen) en 4 (intrekking en opschorting 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 van andere EU-lidstaten door Nederland kunnen worden aangewezen (artikel 3), of, waar nodig, de vergunning tijdelijk of permanent kan worden geweigerd, opgeschort, ingetrokken, beperkt of daaraan voorwaarden kunnen worden verbonden, 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) plaatsvindt (artikel 4).

### *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 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. Tevens voorziet artikel 6, tweede lid en derde lid, in de mogelijkheid voor luchtvaartmaatschappij(en) om eigen specialistisch personeel en management op het grondgebied van de andere verdragsluitende partij te laten werken, of om het personeel in te schakelen van een ander bedrijf dat door die partij daartoe gemachtigd is. Het vierde lid van artikel 6 bepaalt dat alle activiteiten slechts uitgevoerd kunnen worden met inachtneming van de voor een verdragsluitende partij geldende wet- en regelgeving op het gebied van grondafhandeling, inclusief de voor het Europese deel van Nederland bindende Europese wet- en regelgeving. Het vijfde lid van dit artikel bepaalt de mogelijkheden voor uitgebreide commerciële samenwerking tussen luchtvaartmaatschappijen, zoals door middel van zogenaamde vast af te nemen plaatsen (blocked space), code-sharing- of leasing-regelingen, hetgeen voor de bestaande luchtvaartallianties van groot belang is. Daarnaast is op grond van het zesde lid van artikel 6 het verrichten van intermodale diensten en

intermodaal vervoer door de lucht en over land en/of water toegestaan. Het zevende lid bepaalt dat alle activiteiten slechts kunnen worden uitgevoerd met inachtneming van de voor een verdragsluitende partij geldende wet- en regelgeving op dat terrein, inclusief de voor Nederland geldende EU wet- en regelgeving.

*Artikel 7 (Verandering van luchtvaartuig)*

Dit artikel maakt het voor de aangewezen luchtvaartmaatschappijen 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 - gebruik te maken van partners. Voor de positie van Schiphol als transfer luchthaven is dit artikel eveneens van belang.

*Artikel 8 (Eerlijke concurrentie)*

In dit artikel zijn bepalingen opgenomen om eerlijke concurrentie tussen de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide verdragsluitende partijen te waarborgen. Elke verdragsluitende 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 verdragsluitende partij teniet te doen. Verder bepaalt het derde lid van dit artikel dat er geen eenzijdige beperkingen opgelegd mogen worden ten aanzien van omvang van het verkeer, de capaciteit, frequentie of regelmatigheid van internationale luchtdiensten of van het type luchtvaartuig, tenzij dit nodig is vanwege redenen op het gebied van douane, techniek, exploitatie of milieu uit hoofde van uniforme voorwaarden die in overeenstemming zijn met artikel 15 van het Verdrag van Chicago.

*Artikel 9 (Belastingen, douanerechten en heffingen)*

Dit artikel 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 van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen op basis van wederkerigheid zijn vrijgesteld van douanerechten, inspectiekosten en soortgelijke nationale of lokale rechten en heffingen op het grondgebied van de andere verdragsluitende partij, op voorwaarde dat de normale uitrustingsstukken, reserveonderdelen, voorraden brandstof en smeermiddelen en boordproviand aan boord van het luchtvaartuig blijven totdat zij weer worden uitgevoerd of in overeenstemming met douanevoorschriften een andere bestemming hebben gekregen.

*Artikel 10 (Gebruikersheffingen)*

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

*Artikel 11 (Overmaking van gelden)*

Dit artikel garandeert dat de inkomsten uit verkoopactiviteiten van aangewezen luchtvaartmaatschappijen mogen worden uitgevoerd naar het land van herkomst tegen de op dat moment geldende wisselkoers.

*Artikel 12 (Toepassing van wetten, regelgeving en procedures)*

In artikel 12 wordt bepaald dat bij het vliegen met en de exploitatie van de luchtvaartuigen van de door de ene verdragsluitende partij aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) dient te

worden voldaan aan de wetten, regelgeving 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, bemanningsleden, vracht en post.

#### *Artikel 13 (Erkenning van bewijzen en vergunningen)*

Geldende certificaten van luchtwaardigheid, bewijzen van bevoegdheid en vergunningen uitgegeven door de ene verdragsluitende partij 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) (Verdrag van Chicago). Elke verdragsluitende partij behoudt echter het recht om certificaten of vergunningen te weigeren die door de andere verdragsluitende partij aan de onderdanen van de weigerende verdragsluitende partij zijn toegekend. De erkenning dient in overeenstemming te zijn met geldende EU wet- en regelgeving.

#### *Artikel 14 (Veiligheid) en artikel 15 (Beveiliging van de luchtvaart)*

De bepalingen over de veiligheid en beveiliging van de luchtvaart zijn neergelegd in artikel 14 en in artikel 15 van het Verdrag. Hierin zijn een procedure en een aanpak geregeld (inclusief de zogenaamde platforminspecties) indien een verdragsluitende partij twijfels heeft over de wijze waarop de veiligheids- en beveiligingsstandaard door de andere verdragsluitende partij wordt nageleefd en gecontroleerd. Bij gerede twijfel kan overleg plaatsvinden. Indien maatregelen uitblijven, biedt het derde of zevende lid van artikel 14 de mogelijkheid om de vluchtuitvoering door de luchtvaartmaatschappijen van en naar elkaars grondgebied op te schorten of daarvan af te wijken en biedt het zevende lid van artikel 15 de mogelijkheid om de vergunning te weigeren, op te schorten, in te trekken, te beperken of daaraan voorwaarden te verbinden. Verder wordt verwezen naar de door de Internationale Organisatie voor de Burgerluchtvaart (hierna: ICAO) vastgestelde veiligheids- en beveiligingsstandaarden (de zogenaamde minimumnormen), die voor zover van toepassing bij de wederzijdse luchtvaartbetrekkingen tussen Nederland en Sri Lanka in acht moeten worden genomen.

#### *Artikel 16 (Dienstregeling)*

Dit artikel bepaalt dat de luchtvaartautoriteiten van de verdragsluitende partijen elkaar om goedkeuring van de dienstregelingen van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen kunnen verzoeken voorafgaand aan de exploitatie en uitsluitende voor operationele doeleinden. Dit geldt ook voor wijzigingen van de dienstregelingen.

#### *Artikel 19 (Milieu)*

Artikel 19 bevestigt dat de verdragsluitende partijen de noodzaak om het milieu te beschermen erkennen door duurzame ontwikkeling van luchtvaart te stimuleren. Daarbij erkennen zij de noodzaak om maatregelen op dat gebied te nemen, mits in lijn met hun rechten en verplichtingen op grond van internationaal recht om milieugevolgen van luchtvervoer te voorkomen, aan te pakken en gezamenlijk de emissies te reduceren en het milieu te beschermen tegen vervuiling veroorzaakt door luchtvaartoperaties.

#### *Artikel 20 (Geautomatiseerd boekingssysteem)*

In dit artikel zijn de afspraken over het gebruik van elkanders boekingsystemen vastgelegd.

#### *Artikelen 17-18 en 21-25 (Procedurele bepalingen)*

De artikelen 17 en 18 en 21 tot en met 25 bevatten louter procedurele standaardbepalingen over overleg en wijziging (artikel 17), regeling van geschillen (artikel 18), duur en beëindiging (artikel 21), registratie bij de Internationale Burgerluchtvaart Organisatie (artikel 22), toepasselijkheid van multilaterale overeenkomsten en verdragen (artikel 23), toepasselijkheid van dit Verdrag (artikel 24) en inwerkingtreding (artikel 25). Het tweede lid van artikel 25 bepaalt dat het huidige Verdrag buiten werking treedt op de datum van inwerkingtreding van het Verdrag.

#### *Bijlage bij het Verdrag*

De Bijlage bij het Verdrag, die een integrerend onderdeel van het Verdrag vormt, 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, 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 24, 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 (de eilanden 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 Sri Lanka anderzijds.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,

De Minister van Buitenlandse Zaken,