

Verdrag inzake luchtdiensten tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Republiek Ivoorkust, met Bijlage; Abidjan, 23 mei 2024 (Trb. 2024, 68)

Toelichtende nota

1. Inleiding

Op 6 december 2023 vonden te Riyad, Saoedi-Arabië, bilaterale onderhandelingen plaats tussen de luchtvaartautoriteiten van Nederland en Ivoorkust. Deze besprekingen hebben geresulteerd in het Verdrag inzake luchtdiensten tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Republiek Ivoorkust (hierna: het nieuwe Verdrag). 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 nieuwe Verdrag. De luchtvaartautoriteiten handelen daarbij in overeenstemming met de Nederlandse en Europese wet- en regelgeving.

Ingevolge het eerste lid van artikel 25 vervangt het nieuwe Verdrag bij inwerkingtreding, in de relatie tussen het Europese deel van Nederland en Ivoorkust, de op 9 oktober 1963 te Abidjan gesloten Overeenkomst tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Republiek Ivoorkust inzake het luchtvervoer (*Trb.* 1964, 24) (hierna: de huidige Overeenkomst) die vanaf 9 oktober 1963 voorlopig werd toegepast en op 24 augustus 1964 in werking is getreden voor het gehele Koninkrijk (*Trb.* 1964, 130). De huidige Overeenkomst is, in de relatie tussen het Europese deel van Nederland en Ivoorkust, aangepast door de op 30 november 2009 te Brussel tot stand gekomen Overeenkomst tussen de Europese Unie en West-Afrikaanse economische en monetaire unie inzake bepaalde aspecten van luchtdiensten die op 21 februari 2011 in werking is getreden (*Trb.* 2012, 224). De huidige Overeenkomst blijft gelden in de relaties tussen enerzijds, het Caribische deel van Nederland (de eilanden Bonaire, Sint Eustatius en Saba), Aruba, Curaçao en Sint Maarten en anderzijds Ivoorkust.

Het sluiten van het nieuwe Verdrag werd 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. De artikelen zoals overeengekomen in het nieuwe Verdrag, zijn overeenkomstig Verordening (EG) nr. 847/2004 van 29 april 2004 van het Europees Parlement en de Raad inzake onderhandelingen over en de uitvoering van overeenkomsten inzake luchtdiensten tussen lidstaten en derde landen in lijn met het recht van de Europese Unie.¹

2. Een ieder verbindende bepalingen

Het nieuwe 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 Ivoorkust aangewezen luchtvaartmaatschappijen rechtstreeks rechten toekennen. Het betreft artikel 3, tweede lid, aanhef, onder b en d (aanwijzing en verlening vergunning) in combinatie van het recht van Nederland vervat in artikel 4, eerste lid, onder b, c, d, e en f (intrekking en opschorting vergunning), artikel 3, derde lid (aanvangen exploitatie na ontvangst vergunning) en de te exploiteren routes vervat in de Bijlage.

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).

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 lid), commerciële activiteiten (artikel 6), verandering van luchtvaartuig (artikel 7), eerlijke concurrentie (artikel 8, vijfde lid), belastingen, douanerechten en heffingen (artikel 9), dubbele belasting (artikel 11), overmaking van gelden (artikel 12) en toepassing van wetten, voorschriften en procedures (artikel 13, eerste tot en met derde lid).

3. Reikwijdte

Omdat de relevante markt van luchtverbindingen uitsluitend bestreken wordt door het Europese deel van Nederland enerzijds en Ivoorkust anderzijds, wordt de reikwijdte van het nieuwe Verdrag beperkt tot het Europese deel van Nederland. Praktisch gezien heeft dit tot gevolg dat Nederland op grond van artikel 3 van het nieuwe Verdrag slechts (Europese) luchtvaartmaatschappijen kan aanwijzen die gevestigd zijn in het Europese deel van Nederland. Het nieuwe 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 Ivoorkust in onderhandeling te willen treden over een verdrag inzake luchtdiensten met Ivoorkust.

4. Artikelsgewijze toelichting

Artikel 1 (Begripsomschrijvingen)

Artikel 1 bevat omschrijvingen van enkele in het nieuwe Verdrag voorkomende, voor luchtvaartverdragen gebruikelijke, begrippen en bepaalt dat het recht van de Europese Unie van toepassing is voor het Europese deel van Nederland.

Artikel 2 (Verlening van rechten)

In dit artikel worden de (vervoers)rechten opgesomd die de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van elke verdragsluitende partij onder het nieuwe 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 lidstaten van de Europese Unie of lidstaten van de Europese Vrijhandelsassociatie (EVA) en voldoet aan de voorwaarden van artikel 3.

Artikel 3 (Aanwijzing en verlening vergunningen) en artikel 4 (intrekking en opschorting van vergunningen)

Het nieuwe 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. Artikel 3 specificeert de vereisten waaraan de onder het nieuwe Verdrag aangewezen luchtvaartmaatschappijen moeten voldoen om onder het nieuwe Verdrag te mogen opereren, waaronder de desbetreffende vereisten van eigendom en zeggenschap, vestiging en toezicht. De artikelen 3 en 4 zijn conform Verordening (EG) nr. 847/2004 zodanig geformuleerd dat ook in het Europese deel van Nederland gevestigde luchtvaartmaatschappijen van andere lidstaten van de Europese Unie en lidstaten van de Europese Vrijhandelsassociatie (EVA) 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 en zeggenschap wordt voldaan of de operaties niet (langer) overeenkomstig standaarden van de Internationale Organisatie voor Burgerluchtvaart (hierna: ICAO) plaatsvinden (artikel 4) of de mededingingsregels niet worden nageleefd (artikel 8).

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, waaronder het uitoefenen van activiteiten op het grondgebied van de andere verdragsluitende partij, geeft artikel 6, eerste lid, onder meer het recht aan de aangewezen luchtvaartmaatschappijen om kantoren te vestigen op het grondgebied van de andere verdragsluitende partij ter promotie en verkoop van luchtdiensten en andere daaraan gerelateerde producten (inclusief de inhuur van derden).

Tevens voorziet artikel 6, tweede en derde lid, in de mogelijkheid voor luchtvaartmaatschappijen om eigen specialistisch personeel 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 verdragsluitende partij daartoe gemachtigd is.

Artikel 6, vierde lid, voorziet in optimale mogelijkheden voor vrije keuze van grondafhandeling door aangewezen luchtvaartmaatschappijen op het grondgebied van de andere verdragsluitende partij en 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 geldende Europese wet- en regelgeving.

Artikel 6, het vijfde lid, bepaalt de mogelijkheden en de voorwaarden voor uitgebreide commerciële samenwerking tussen de onder het nieuwe Verdrag aangewezen en andere 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 artikel 6, zesde lid, het verrichten van intermodale diensten en intermodaal vervoer door de lucht en over land en/of water toegestaan. Artikel 6, 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 geldende Europese 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 nieuwe 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 vijfde lid van dit artikel voor in om alle vormen van discriminatie of oneerlijke concurrentie ten opzichte van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere verdragsluitende partij uit te bannen.

Het zesde tot en met negende lid bevatten bepalingen ten aanzien van overheidssubsidies en overheidssteun en deze staan niet toe als ze op ongerechtvaardigde wijze de eerlijke

concurrentie tussen de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide verdragsluitende partijen beperken. Andere vereisten die uit het zevende lid van dit artikel voortvloeien omvatten onder meer het op verzoek van de ene verdragsluitende partij verschaffen van financiële rapporten of andere relevante informatie over de luchtvaartmaatschappijen die onder haar rechtsmacht vallen. Het tiende tot en met dertiende lid geven de verplichtingen van beide verdragsluitende partijen aan op gebied van antitrust wetgeving en omvatten de in het tiende en elfde lid opgenomen verplichting aan de verdragsluitende partijen om in bepaalde nader omschreven gevallen de relevante antitrustregelgeving toe te passen. De bepalingen in dit artikel zijn conform de vereisten die door de Europese Commissie hieraan gesteld worden.

Artikel 9 (Belastingen, douanerechten en heffingen)

Dit artikel bepaalt dat luchtvaartuigen van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen die op de internationale routes onder het nieuwe Verdrag opereren, alsmede de normale uitrustingsstukken, reserveonderdelen, voorraden brandstof en smeermiddelen en boordproviand (luchtwinkels) 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.

Ingevolge het vijfde lid zullen de overeengekomen afspraken eveneens gelden voor samenwerkende luchtvaartmaatschappijen.

Artikel 10 (Gebruikersheffingen)

In dit artikel wordt overeengekomen dat de gebruikersheffingen die door de verdragsluitende partijen in rekening worden gebracht aan de aangewezen luchtvaartmaatschappijen transparant/juist, redelijk en niet-discriminatoir en kosten gerelateerd moeten zijn en proportioneel verdeeld moeten worden over alle categorieën gebruikers van de desbetreffende luchthaven(s) of luchthavensystemen.

Artikel 11 (Dubbele belasting)

Dit artikel dient ter voorkoming van dubbele belasting van de inkomsten en winsten van een aangewezen luchtvaartmaatschappij gegenereerd op het grondgebied van de andere verdragsluitende partij. Het uitgangspunt hierbij is dat onder meer inkomen, winsten, en bepaalde opbrengsten die ontleend worden aan het uitvoeren van internationale luchtdiensten, alleen belastbaar zijn in de Staat waarin de plaats van de werkelijke leiding van die aangewezen luchtvaartmaatschappij is gelegen, tenzij een verdrag tot het vermijden van dubbele belasting 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)

Dit artikel bepaalt dat de inkomsten uit verkoopactiviteiten van een aangewezen luchtvaartmaatschappij mogen worden overgemaakt naar het land van herkomst tegen de op dat moment geldende wisselkoers. Het overmaken en inwisselen is niet onderhevig aan kosten behalve de kosten die banken hier normaliter voor in rekening brengen.

Artikel 13 (Toepassing van wetten, regelgeving en procedures)

In artikel 13 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. Ingevolge het derde lid ondergaan zij in de regel een simpele controle indien zij slechts in transit zijn en de luchthaven niet verlaten, tenzij zich een specifieke dreiging voordoet.

Het vierde lid bepaalt dat geen van de verdragsluitende partijen haar eigen luchtvaartmaatschappijen een voorkeurbehandeling mag geven bij de toepassing van douane, immigratie, quarantaine en andere relevante wet- en regelgeving, of in het gebruik van de luchthaven, luchtverkeersleiding en soortgelijke faciliteiten.

Ingevolge het vijfde lid dient op verzoek van de ene verdragsluitende partij de andere verdragsluitende partij kopieën van de relevante wet- en regelgeving en procedures te verstrekken die voortvloeien uit het nieuwe Verdrag.

Artikel 14 (Erkenning van bewijzen en vergunningen)

Artikel 14 bepaalt dat geldende bewijzen 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 gesloten Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart (*Stb.* 1947, H 165) (Verdrag van Chicago). Elke verdragsluitende partij behoudt echter het recht om bewijzen 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 wet- en regelgeving en de 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 nieuwe 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 gereede twijfel kan overleg plaatsvinden. Indien maatregelen uitblijven, biedt het tweede en het zesde lid van artikel 15 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 16 de mogelijkheid om maatregelen te nemen bij onrechtmatig handelen. Verder wordt verwezen naar de door ICAO vastgestelde veiligheids- en beveiligingsstandaarden (de zogenaamde minimumnormen), die voor zover van toepassing, bij de wederzijdse luchtvaartbetrekkingen tussen Nederland en Ivoorkust in acht moeten worden genomen.

Artikel 17 (Dienstregeling)

Dit artikel regelt 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 luchtvaartmaatschappijen tot een minimum beperkt blijven.

Artikel 20 (Milieu)

In dit artikel wordt bepaald dat de verdragsluitende partijen alle passende maatregelen nemen om het effect van de burgerluchtvaart op het milieu tot een minimum te beperken overeenkomstig hun rechten en plichten krachtens het internationaal recht. Verdragsluitende

partijen spreken af samen te werken bij de ontwikkeling van instrumenten om de uitstoot van broeikasgassen, zoals CORSIA, te beperken.

Artikelen 18, 19, 21 - 25 (Procedurele bepalingen)

De artikelen 18, 19, 21 tot en met 25 bevatten louter procedurele standaardbepalingen over overleg en wijziging (artikel 18), regeling van geschillen (artikel 19), duur en beëindiging (artikel 21), registratie bij ICAO (artikel 22), toepasselijkheid van multilaterale overeenkomsten en verdragen (artikel 23), toepasselijkheid van het Verdrag (artikel 24) en inwerkingtreding (artikel 25).

Bijlage bij het nieuwe Verdrag

De Bijlage bij het nieuwe Verdrag, die een integrerend onderdeel van het nieuwe 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 nieuwe 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, aanhef, 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.

5. Koninkrijkspositie

Het nieuwe Verdrag zal, voor wat betreft het Koninkrijk der Nederlanden, gelden voor het Europese deel van Nederland. Zoals in de inleiding van deze toelichtende nota wordt aangegeven, wordt de relevante markt van luchtverbindingen bestreken door het Europese deel van Nederland enerzijds, en Ivoorkust, anderzijds.

Zoals aangegeven in paragraaf 1 van deze toelichting blijven de bepalingen van de huidige Overeenkomst gelden in de relaties tussen enerzijds, het Caribische deel van Nederland (de eilanden Bonaire, Sint Eustatius en Saba), Aruba, Curaçao en Sint Maarten en anderzijds, Ivoorkust.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,

De Minister van Buitenlandse Zaken,