

# **Verdrag inzake luchtdiensten tussen het Koninkrijk der Nederlanden, ten behoeve van Sint Maarten, en de Staat Koeweit; Koeweit, 19 september 2022 (Trb. 2022, 95)**

## **TOELICHTENDE NOTA**

### **I. Inleiding**

Het Verdrag inzake luchtdiensten tussen het Koninkrijk der Nederlanden, ten behoeve van Sint Maarten, en de Staat Koeweit (hierna: het verdrag) is het resultaat van besprekingen tussen de luchtvaartautoriteiten van Sint Maarten en Koeweit. De onderhandelingen vonden plaats op 20 oktober 2015 te Antalya, Turkije, tijdens de *International Civil Aviation Negotiations* (ICAN). Aanleiding van die besprekingen was de wens van de partijen om de luchtvaartrelatie tussen Sint Maarten en Koeweit in een verdrag te regelen om daarmee handel, toerisme en investeringen te bevorderen. Het verdrag strekt ertoe de luchtvaartverbindingen tussen Sint Maarten en Koeweit te regelen en valt vanwege de liberale inhoud in de categorie "Open Skies", waarin wordt voorzien in een zo groot mogelijke operationele en commerciële vrijheid voor de luchtvaartmaatschappijen. Voor Curaçao is het op 19 december 2018 tot stand gekomen Verdrag inzake luchtdiensten tussen het Koninkrijk der Nederlanden, ten behoeve van Curaçao, en de Staat Koeweit op 1 september 2019 in werking getreden (*Trb.* 2019, 5 en *Trb.* 2019, 113). Aruba heeft (nog) niet aangegeven met Koeweit in onderhandeling te willen treden over een verdrag inzake luchtdiensten.

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 de Staat Koeweit aangewezen luchtvaartmaatschappijen rechtstreeks rechten toekennen. Het betreft artikel 4, tweede lid, aanhef, onder a (aanwijzing en verlening van vergunningen) in combinatie met het recht van Sint Maarten als vervat in artikel 5, eerste lid, aanhef, onder a (intrekking, schorsing en oplegging van voorwaarden), artikel 4, derde lid (aanvangen exploitatie na ontvangst vergunning) en de te exploiteren routes als 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 vrijstellingen van douanerechten en andere heffingen (artikel 7), financiële bepalingen (artikel 8), technische en commerciële vertegenwoordiging (artikel 9), regels inzake binnenkomst en inklaring (artikel 10), bepalingen betreffende capaciteit (artikel 11, eerste, vierde, zesde en zevende lid), indienen van dienstregelingen en vluchtschema's (artikel 12) en vaststelling van tarieven (artikel 14, eerste lid).

### **II. Artikelsgewijze toelichting**

#### *Artikel 1 (Begripsomschrijvingen)*

Artikel 1 bevat omschrijvingen van enkele in het verdrag voorkomende, voor luchtvaartverdragen gebruikelijke, begrippen.

#### *Artikel 2 (Toepasselijkheid van het Verdrag van Chicago)*

In artikel 2 wordt bepaald dat op het verdrag de bepalingen van het op 7 december 1944 te Chicago tot stand gekomen Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart (hierna: Verdrag van Chicago) (*Stb.* 1947, 165) van toepassing zijn.

#### *Artikel 3 (Verlening van rechten en voorrechten)*

In artikel 3 worden de rechten en voorrechten aangegeven die in het kader van het verdrag aan de luchtvaartmaatschappijen worden verleend, te weten het recht van overvlucht en technische landing, het recht om in overeenstemming met de routetabel geregelde luchtdiensten te onderhouden alsmede de andere in het verdrag vastgelegde rechten. Deze rechten en voorrechten vallen alleen toe aan een luchtvaartmaatschappij wanneer die overeenkomstig artikel 4 is aangewezen door het eigen land en voldoet aan de voorwaarden van artikel 4. Het derde lid bepaalt dat ook niet aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de verdragsluitende partijen het recht van overvlucht en technische landing genieten.

*Artikel 4 (Aanwijzing en verlening van vergunningen) en artikel 5 (Intrekking, schorsing en oplegging van voorwaarden)*

Voor het uitvoeren van de luchtdiensten wordt in artikel 4 de aanwijzing van één of meerdere luchtvaartmaatschappij(en) geregeld. Ook wordt bepaald onder welke voorwaarden de benodigde vergunningen worden verleend. Artikel 5 geeft de luchtvaartautoriteiten van elke verdragsluitende partij het recht om de vergunningen te weigeren en, tijdelijk of permanent, in te trekken, te schorsen of daaraan voorwaarden te verbinden.

*Artikel 6 (Gebruikersheffingen)*

In artikel 6 zijn de verdragsluitende partijen overeengekomen dat de gebruikersheffingen die aan de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de ene verdragsluitende partij worden opgelegd niet hoger mogen zijn dan de gebruikersheffingen die voor soortgelijke internationale luchtdiensten gelden voor aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere verdragsluitende partij.

*Artikel 7 (Vrijstellingen van douanerechten en andere heffingen)*

Artikel 7 bevat een bepaling over vrijstelling van importbeperkingen, douanerechten, accijnzen, kosten voor douane-inspecties en soortgelijke nationale rechten en heffingen die elk van de verdragsluitende partijen kan verlenen aan de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de andere verdragsluitende partij. Dit artikel bepaalt dat luchtvaartuigen van de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) die op de internationale routes onder het verdrag opereren, alsmede de in het artikel opgesomde goederen, vrijgesteld zijn van importbeperkingen, douanerechten, accijnzen, kosten voor douane-inspecties en soortgelijke rechten en heffingen die elk van de verdragsluitende partijen kan verlenen aan de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de andere verdragsluitende partij waarbij vereist kan worden dat de in het artikel opgesomde goederen aan boord van het luchtvaartuig blijven of onder toezicht of beheer van de autoriteiten blijven.

*Artikel 8 (Financiële bepalingen)*

Artikel 8 bepaalt dat de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) het recht hebben om inkomsten met betrekking tot hun activiteit als luchtvervoerder om te wisselen en over te maken tegen de van toepassing zijnde wisselkoers.

*Artikel 9 (Technische en commerciële vertegenwoordiging)*

Artikel 9 bepaalt dat de aangewezen luchtvaartmaatschappijen het recht hebben om een eigen vertegenwoordiging op het grondgebied van de andere verdragsluitende partij te onderhouden voor de verkoop en op de markt brengen van internationale luchtdiensten. Het tweede lid bevat een bepaling over het recht dat de aangewezen luchtvaartmaatschappijen hebben om in overeenstemming met de wet- en regelgeving van de andere verdragsluitende partij gespecialiseerd personeel te zenden naar en te doen verblijven op het grondgebied van de andere verdragsluitende partij.

*Artikel 10 (Regels inzake binnenkomst en inkleding)*

In artikel 10 wordt bepaald dat de luchtvaartmaatschappijen zich dienen te houden aan de nationale wetten en voorschriften met betrekking tot de binnenkomst op of het vertrek uit het grondgebied van de andere verdragsluitende partij. Dit geldt ook voor passagiers, bemanningsleden, vracht en post.

*Artikel 11 (Bepalingen betreffende capaciteit)*

Artikel 11 bepaalt dat de aangewezen luchtvaartmaatschappijen op een eerlijke en gelijke wijze moeten concurreren bij het verzorgen van de in het verdrag overeengekomen luchtdiensten. Verder bepaalt het zevende lid van artikel 11 dat er in beginsel geen eenzijdige beperkingen opgelegd mogen worden ten aanzien van capaciteit en frequentie.

*Artikel 12 (Indienen van dienstregelingen en vluchtschema's)*

De aangewezen luchtvaartmaatschappijen dienen ingevolge artikel 12, voorafgaand aan de uitvoering van de overeengekomen diensten, de dienstregelingen en vluchtschema's of wijzigingen daarvan ter goedkeuring in te dienen bij de luchtvaartautoriteiten van de andere verdragsluitende partij.

*Artikel 13 (Informatie en statistieken)*

Op verzoek kunnen de luchtvaartautoriteiten van de verdragsluitende partijen elkaar van periodieke of andere statistische gegevens voorzien.

#### *Artikel 14 (Vaststelling van tarieven)*

Artikel 14 bepaalt onder welke voorwaarden de aangewezen luchtvaartmaatschappijen de tarieven zelfstandig kunnen vaststellen en onder welke voorwaarden de verdragsluitende partijen kunnen interveniëren.

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

De bepalingen inzake veiligheid en beveiliging van de luchtvaart zijn neergelegd in artikel 15 en artikel 16. Hierin zijn een procedure en een aanpak geregeld indien Sint Maarten of Koeweit 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, bieden het tweede en zesde lid van artikel 15 en het achtste lid van artikel 16 de mogelijkheid om de vluchtuitvoering door de luchtvaartmaatschappijen van en naar elkaars grondgebied te weigeren en vergunningen, tijdelijk of permanent, in te trekken, te schorsen of daaraan voorwaarden te verbinden dan wel te schorsen of daarvan af te wijken. Verder wordt verwezen naar de door de ICAO vastgestelde veiligheids- en beveiligingsstandaarden, die, voor zover van toepassing bij de wederzijdse luchtvaartbetrekkingen tussen Sint Maarten en Koeweit, in acht moeten worden genomen.

#### *Artikelen 17-24 (Procedurele bepalingen)*

De artikelen 17 tot en met 24 bevatten louter procedurele standaardbepalingen met betrekking tot overleg en wijzigingen (artikel 17), regeling van geschillen (artikel 18), beëindiging (artikel 19), overeenstemming met multilaterale verdragen (artikel 20), registratie van dit verdrag (artikel 21), opschriften (artikel 22), toepasselijkheid van het verdrag (artikel 23) en inwerkingtreding (artikel 24).

#### **Bijlage**

De bijlage bij het verdrag, die een integrerend onderdeel van het verdrag vormt, bevat de routetabel die de overeengekomen luchtdiensten specificeert voor de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide verdragsluitende partijen. Op grond van punt (ii) van de bijlage kunnen de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van verdragsluitende partijen op de in de bijlage bij het verdrag opgenomen routes commercieel vervoer uitvoeren tussen twee andere landen, op een route die begint of eindigt in het eigen land (vijfde vrijheidsrechten). Verder is in punt (iii) geregeld dat de door Koeweit aangewezen luchtvaartmaatschappijen niet het recht hebben om de overeengekomen diensten uit te voeren tussen Sint Maarten en Nederland (inclusief Saba, Sint Eustatius en Bonaire), Sint Maarten en Curaçao en Sint Maarten en Aruba.

De bijlage bij het verdrag, voor zover het de routetabel betreft, is aan te merken als uitvoerend van aard. Verdragen tot wijziging van dit deel van de bijlage 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.

#### **III. Koninkrijkpositie**

Het verdrag zal ingevolge artikel 23 voor wat betreft het Koninkrijk der Nederlanden alleen voor Sint Maarten gelden.

De Minister van Buitenlandse Zaken,