

## Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

### 224

Vragen van het lid **Bashir** (SP) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu en de Minister van Buitenlandse Zaken over *open sky tussen Suriname en de Antillen* (ingezonden 15 september 2014).

Antwoord van Minister **Timmermans** (Buitenlandse Zaken) (ontvangen 10 oktober 2014)

#### Vraag 1

Wat is uw reactie op het artikel «InselAir-kwestie: Curaçao stemt in met eis Suriname»?<sup>1</sup>

#### Antwoord 1

Ik heb kennis genomen van het artikel.

#### Vraag 2

Klopt het dat het Nederlandse Ministerie van Buitenlandse Zaken vorig jaar aan Suriname heeft laten weten geen belangstelling te hebben voor een volledige open sky-regeling met Suriname?

#### Antwoord 2

Nee. Het huidige luchtvaartregime tussen Nederland en Suriname voldoet tot op heden naar tevredenheid. Voor Nederland bestaat geen noodzaak voor aanpassing van de bestaande afspraken met Suriname, omdat in de huidige situatie nog ruimte bestaat voor twee additionele luchtvaartmaatschappijen per land om onder het verdrag te opereren. Dit laat echter onverlet dat, zoals in 2013 gesteld, de bereidheid bestaat om met Suriname te praten over verdere liberalisering indien daartoe de noodzaak bestaat. Suriname heeft tot op heden deze kwestie niet bij Nederland aangekaart. De huidige luchtvaartovereenkomst tussen Nederland en Suriname staat overigens los van de luchtvaartrelatie tussen Aruba en Suriname en/of Curaçao en Suriname. De bilaterale luchtvaartrelatie met andere landen betreft een eigen aangelegenheid van de autonome landen binnen het Koninkrijk.

<sup>1</sup> «InselAir-kwestie: Curaçao stemt in met eis Suriname», De Ware Tijd (23 augustus 2014) pag. 1–2.

### Vraag 3

Hoe kan het dat er nu verwarring is ontstaan over een open sky-regeling met Suriname terwijl u in antwoord op eerdere vragen<sup>2</sup> aangaf dat de huidige luchtvaartovereenkomst tussen Suriname en Nederland een zeer open karakter kent?

### Antwoord 3

De geconstateerde verwarring wordt veroorzaakt door het artikel in «de Ware Tijd» (d.d. 23 augustus 2014), omdat daarin ten onrechte de indruk wordt gewekt dat een open sky-relatie tussen Suriname en Curaçao en tussen Suriname en Aruba afhankelijk zou zijn van de luchtvaartrelatie tussen Nederland en Suriname. Dat is niet het geval. De landen van het Koninkrijk gaan primair over hun eigen luchtvaartbeleid.

### Vraag 4

Klopt het dat het huidige luchtvaartverdrag voor vluchten tussen Schiphol en Zanderij geen ruimte aan vliegbedrijven buiten die twee landen geeft om Schiphol rechtstreeks met Paramaribo te verbinden?

### Antwoord 4

Ja. Het mondiale stelsel van (veelal bilaterale) luchtvaartovereenkomsten is zo dat landen alleen afspraken met elkaar maken over luchtdiensten door luchtvaartondernemingen die zijn gevestigd in het grondgebied van één van de betreffende landen. Reden hiervoor is het feit dat elk land alleen over zijn eigen grondgebied en daarbij behorend luchtruim afspraken kan maken. Ook in de bilaterale luchtvaartovereenkomst tussen Suriname en Nederland is in artikel 4, over de aanwijzing en verlening van vergunningen, vastgelegd dat maatschappijen die gerechtigd zijn geregelde luchtdiensten uit te voeren tussen Suriname en Nederland gevestigd dienen te zijn op het grondgebied van Suriname of Nederland. Indien een maatschappij uit een ander land wil opereren op routes tussen Suriname en Nederland, dient de overheid van het land waarin die maatschappij is gevestigd hiertoe bilateraal afspraken te maken met zowel Suriname als Nederland over de daarvoor benodigde verkeersrechten.

### Vraag 5

Kunt u aangeven wat de verschillen zijn tussen een volledige open sky-regeling en de huidige luchtvaartovereenkomst met een zeer open karakter en wat de voordelen zijn van de huidige overeenkomst ten opzichte van een open sky-regeling?

### Antwoord 5

Het begrip «open sky» betekent dat er in de afspraken tussen verdragsluitende partijen geen beperkingen bestaan ten aanzien van het aantal maatschappijen (gevestigd in het territorium van één van die partijen) dat kan opereren en de frequentie waarmee deze maatschappijen vluchten uitvoeren. De huidige overeenkomst tussen Suriname en Nederland kent geen beperkingen t.a.v. het aantal vluchten dat aangewezen maatschappijen mogen uitvoeren. Het aantal maatschappijen is beperkt tot drie maatschappijen uit ieder land. Gezien het aantal maatschappijen dat beide landen rijk is, is drie maatschappijen per land ruim te noemen.

Op dit moment is uit ieder land één maatschappij aangewezen. Er is dus nog ruimte voor twee additionele maatschappijen uit ieder land, indien daar interesse voor bestaat bij maatschappijen. Het verruimen van het aantal maatschappijen uit Suriname en Nederland dat kan worden aangewezen, zal weinig effect hebben. Immers, de reeds beschikbare ruimte wordt nog niet benut.

### Vraag 6

Zijn er op dit moment belemmeringen door de huidige luchtvaartovereenkomst die het onmogelijk maken voor InselAir om rechtstreeks tussen Aruba en Suriname te vliegen? Zo ja, vindt u dat wenselijk?

<sup>2</sup> Aangangsel Handelingen, vergaderjaar 2012–2013, nr. 2972

Antwoord 6

Zoals reeds aangegeven in antwoord vraag 2, staat de huidige luchtvaartovereenkomst tussen Nederland en Suriname los van de luchtvaartrelatie tussen Aruba en Suriname en kent deze daarom geen belemmeringen om InselAir rechtstreeks te laten vliegen tussen Aruba en Suriname. De luchtvaartrelatie tussen Aruba en Suriname en/of Curaçao en Suriname is een aangelegenheid tussen genoemde landen op basis van de door hen in bilateraal of multilateraal verband gesloten overeenkomsten en afspraken.

Vraag 7

Is Curaçao bevoegd om zelf afspraken te maken met andere landen over luchttransport?

Antwoord 7

Ja.

Vraag 8

Heeft u er bezwaar tegen als Suriname een open sky-overeenkomst met de Antillen sluit? Zo ja, waarom? Zo niet, zijn Suriname en de Antillen op de hoogte van uw bezwaren?

Antwoord 8

Dat is een aangelegenheid tussen betreffende landen.