

Vergaderjaar 2019–2020

**31 936**

**Luchtvaartbeleid**

**Nr. 721**

## **BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 17 februari 2020

Hierbij stuur ik u toe het in de motie van het lid Remco Dijkstra (Kamerstuk 31 936, nr. 544) gevraagde onafhankelijk advies over de interpretatie van artikel 9.2 in de luchtvaartovereenkomst die geldig is tussen Nederland en de Verenigde Arabische Emiraten<sup>1</sup>. Het betreft met name de toelaatbaarheid van zogenaamd zesde vrijheidsvervoer. Luchtvaartvrijheden zijn verkeersrechten die landen uitwisselen om luchtdiensten te exploiteren tussen hun grondgebieden. De meest gangbare rechten, de derde en de vierde vrijheid, regelen vervoer vice versa tussen twee landen. De zesde vrijheid regelt vervoer tussen twee landen met een transfer/overstap in het eigen land naar een derde land.

### Selectie

In de motie wordt het Instituut voor Air- en Space Law in Leiden genoemd als mogelijke kandidaat voor het uitvoeren van een second opinion. Om het strikt onafhankelijke karakter van de opinion te verzekeren en elke schijn van potentiële partijdigheid te vermijden, is er voor gekozen een partij met een andere nationaliteit dan de Nederlandse of die van de VAE te selecteren. Mijn ministerie heeft daarbij de keuze laten vallen op een internationale autoriteit op het gebied van civiele luchtvaart, Dr. Brian Havel van de McGill Universiteit in Montreal, Canada.

### Samenvatting van de second opinion

Dr. Havel komt in zijn advies tot de conclusie dat zesde vrijheidsvervoer niet meer is dan een combinatie van derde en vierde vrijheidsvervoer. Zij hebben dezelfde rechtsbasis. Zesde vrijheidsvervoer kan daarom niet als een aparte vervoerscategorie beschouwd worden waarvoor een extra juridische basis nodig zou zijn. Dat betekent dat voor zesde vrijheidsvervoer dezelfde afspraken gelden als voor derde en vierde vrijheids-

<sup>1</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl)

vervoer en dat beide soorten vervoer de lokale vervoersbehoefte tussen de verdragslanden faciliteren en er dus geen bijzondere beperking opgelegd kan worden t.a.v. het percentage zesde vrijheidsvervoer, al dan niet in verhouding tot de aangeboden totale capaciteit. In 2000 zijn Nederland en de VAE overeengekomen dat er voor derde en vierde vrijheidsvervoer geen beperkingen meer gelden qua aantal luchtvaartmaatschappijen, noch qua aantal vluchten, noch qua type vliegtuig. In combinatie met de conclusie van de second opinion bevestigt dit mijn standpunt dat er geen sprake is van onrechtmatig aanbod van vervoer door de luchtvaartmaatschappijen van Nederland of de VAE.

Verder stelt Dr. Havel dat de bepalingen in artikel 9.2 waar de motie Dijkstra aan refereert onderdeel zijn van de luchtvaartovereenkomst (LVO) tussen Nederland en de VAE. Zij hebben derhalve enkel en alleen betrekking op vervoer dat uitgevoerd wordt onder de specifieke bilaterale relatie tussen Nederland en de VAE. Vervoer dat daarvóór of daarna richting andere landen wordt uitgevoerd, wordt verricht onder (de voorwaarden en bepalingen van) andere luchtvaartovereenkomsten, bijvoorbeeld die tussen Nederland en de VS of tussen de VAE en India. De bepalingen in artikel 9.2 zijn daarop dus niet van toepassing.

De bepalingen kunnen derhalve ook geen externe werking hebben richting bilaterale relaties die in luchtvaartovereenkomsten met andere landen zijn geregeld. Omdat het verdrag geen externe werking heeft kan in het kader van artikel 9.2 ook geen aparte status toegekend worden aan vervoer tussen Nederland en de VAE dat een voor- of na traject kent ten opzichte van vervoer dat zich uitsluitend beperkt tot het traject Nederland-VAE. Alle vervoer dat maatschappijen van beide landen uitvoeren tussen Nederland en de VAE valt derhalve te kwalificeren als het faciliteren van de lokale vervoersbehoefte. De opinion concludeert dat op grond van Artikel 9.2 geen beperkingen opgelegd kunnen worden aan het percentage zesde vrijheidsvervoer dat wordt uitgevoerd tussen Nederland en de VAE.

#### Conclusie

De conclusie in de second opinion luidt:

- (a) zesde vrijheidsvervoer is een combinatie van derde- en vierde vrijheidsvervoer,
- (b) het kan derhalve niet worden beschouwd als een aparte vervoerscategorie maar alleen als invulling van derde en vierde vrijheidsrechten,
- (c) het zesde vrijheidsvervoer dat KLM, Emirates en Etihad momenteel uitvoeren tussen Nederland en de VAE voldoet daarmee aan de bepalingen in artikel 9.2 m.b.t. het «*faciliteren van de lokale vervoersbehoefte*»,
- (d) de geldende afspraken tussen Nederland en de VAE geven de luchtvaartmaatschappijen van beide landen het recht het aantal frequenties op de route tussen Nederland en de VAE naar eigen commercieel inzicht in te vullen ongeacht het percentage zesde vrijheidsvervoer.

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