

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

### 984

Vragen van het lid **Boucke** (D66) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *het bericht «Hong Kong's Cathay Pacific to restart polar route flight path over Russia after it was axed in March because of invasion of Ukraine»* (ingezonden 3 november 2022).

Antwoord van Minister **Harbers** (Infrastructuur en Waterstaat), mede namens de Minister van Buitenlandse Zaken (ontvangen 9 december 2022). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2022–2023, nr. 831.

#### Vraag 1

Bent u bekend met het bericht «Hong Kong's Cathay Pacific to restart polar route flight path over Russia after it was axed in March because of invasion of Ukraine»?<sup>1</sup>

#### Antwoord 1

Ja.

#### Vraag 2

Welke vliegmaatschappijen zijn niet gebonden aan sancties en mogen nog van deze zogenaamde «polar route» over Rusland gebruikmaken?

#### Antwoord 2

De Russische luchtvaartautoriteiten hebben de toegang tot het Russisch luchtruim, waaronder de zogenaamde «polar route» gedeeltelijk valt, ontzegd aan de luchtvaartmaatschappijen afkomstig uit alle lidstaten van de Europese Unie, alsmede Zwitserland, het Verenigd Koninkrijk en Noord-Ierland en zijn overzeese Rijksdelen, Gibraltar, Anguilla en de Britse Maagdeneilanden, Noorwegen, IJsland, Albanië, Canada, de Verenigde Staten, Australië, Nieuw-Zeeland, Japan en Zuid-Korea.

Ik hecht er belang aan u mee te geven dat de ontzegging van de toegang tot het Russisch luchtruim door de Russische luchtvaartautoriteiten aan luchtvaartmaatschappijen uit de opgesomde landen niet is ingegeven uit veiligheidsoverwegingen, maar in reactie op de door die landen getroffen sancties jegens Rusland.

Luchtvaartmaatschappijen afkomstig uit alle overige landen hebben nog wel toegang tot het Russisch luchtruim en mogen daarmee gebruik maken van de

<sup>1</sup> South China Morning Post, 30 oktober 2022.

zogenaamde «polar route», die zich gedeeltelijk uitstrekt over het Russisch luchtruim. Eerder werd naar aanleiding van de Russische inval in Oekraïne door de Europese Unie en haar lidstaten een vliegverbod opgelegd aan Russische luchtvaartuigen in het luchtruim boven het territorium van de lidstaten van de EU.

Vraag 3

Bent u het ermee eens dat het gebruik van deze route door vliegmaatschappijen die niet aan sancties gebonden zijn, zorgt voor oneerlijke concurrentie?

Antwoord 3

Het gebruik van de zogenaamde «polar route» door luchtvaartmaatschappijen afkomstig uit landen die nog wel toegang hebben tot het Russisch luchtruim kan hen concurrentievoordeel opleveren ten opzichte van luchtvaartmaatschappijen die geen toegang meer hebben tot het Russisch luchtruim vanwege de tijdwinst en verminderd brandstofgebruik die dat kan opleveren.

Vraag 4

Landen er vluchten op of vertrekken er vluchten van Schiphol die over deze route vliegen?

Antwoord 4

Nee, volgens de ons bekende informatie wordt deze route niet gebruikt voor vluchten van en naar Schiphol.

Vraag 5

Is de veiligheid van reizigers in het geding bij het gebruik van deze route?

Antwoord 5

Op dit moment opereren er geen commerciële luchtvaartmaatschappijen via het Russisch luchtruim die gevestigd zijn in de EU-lidstaten of de overige expliciet genoemde landen in het antwoord op vraag 2. Deze operationele beperking is niet genomen op basis van veiligheidsoverwegingen, maar opgelegd door de Russische luchtvaartautoriteiten, zoals toegelicht in het antwoord op vraag 2.

Vraag 6

Is het voor reizigers inzichtelijk of deze route wordt gevlogen voordat zij voor een vlucht van deze niet uitgesloten vliegmaatschappijen kiezen?

Antwoord 6

De niet uitgesloten luchtvaartmaatschappijen betreffen luchtvaartmaatschappijen die niet in Nederland gevestigd zijn. Over de overige luchtvaartmaatschappijen die wereldwijd opereren is mij slechts in algemene zin bekend dat ze weinig of geen informatie verstrekken of publiceren over de door hen geselecteerde vliegroutes.

Vraag 7

Klopt het dat de polar route nu nog is goedgekeurd door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO)?

Antwoord 7

Nee, dit is niet aan de orde. ICAO heeft geen bevoegdheid om vliegroutes goed te keuren. Staten zijn hier zelf voor verantwoordelijk.

Vraag 8 en 9

Kunt u toezeggen dat u zich op de kortst mogelijke termijn inzet om het gebruik van deze route te verbieden, zodat de veiligheid van reizigers niet in het geding is, Rusland niet indirect wordt geholpen en er geen oneerlijke concurrentie kan plaatsvinden?

Op welke manier gaat u zich hiervoor inzetten?

Antwoord 8 en 9

Ik kan commerciële luchtvaartmaatschappijen afkomstig uit landen die nog wel via het Russisch luchtruim mogen opereren niet verbieden om gebruik te maken van de zogenaamde «polar route», omdat ik daar geen juridische

bevoegdheden toe heb. Het EU vliegverbod voor Russische luchtvaartuigen dat naar aanleiding van de Russische inval in Oekraïne geldt, heeft uitsluitend betrekking op het luchtruim van de EU staten.

Ik overweeg ook niet om voor te stellen de huidige EU luchtvaartsancties uit te breiden naar luchtvaartmaatschappijen van andere landen zo lang er onvoldoende indicatie is dat die landen betrokken zijn bij de Russische daad van agressie jegens Oekraïne. Een dergelijke uitbreiding kan daarbij ook leiden tot mogelijke repercussies door de getroffen landen die de concurrentiepositie van Nederlandse luchtvaartmaatschappijen aan kunnen tasten en mogelijk ook in bredere zin schadelijke neveneffecten hebben op de Nederlandse handelsbelangen met die landen.

Het kabinet is er in algemene zin wel voorstander van dat de EU er bij derde landen op blijft aandringen om vergelijkbare sancties als de EU in te stellen en de Europese sancties in ieder geval niet te ondermijnen.

Vraag 10 en 11

Wat is de status van de aanscherping van het luchtruimbeheer, zodat er niet wordt gevlogen over conflictgebieden, zoals aanbevolen door de Onderzoekraad voor Veiligheid?

Op welke manier motiveert u andere lidstaten in het ontwikkelen van een voorstel hiervoor?

Antwoord 10 en 11

In relatie tot vliegen over en nabij conflictgebieden hebben de ICAO-lidstaten stilgestaan bij de maatregelen die sinds 2014 zijn genomen tijdens de driejaarlijkse Algemene Vergadering van ICAO die in september en oktober van dit jaar werd gehouden.

Daarbij werd het Canadese «Safer Skies Initiative» verwelkomd en is er een vernieuwd werkprogramma vastgesteld over de risico's die conflictgebieden vormen voor de internationale civiele luchtvaart.

Parallel daaraan zijn er verschillende wereldwijde en regionale initiatieven ontplooid om de zogenaamde «effective airspace risk management» te verbeteren, waarbij geconcludeerd werd dat er gewerkt moet blijven worden om de veiligheid van internationale commerciële luchtdiensten boven en nabij conflictgebieden verder te verbeteren.

In dat verband werd het mede namens Nederland ingediende voorstel gesteund om de herziening van de «*Risk Assessment Manual for Civil Aircraft Operations Over or Near Conflict Zones*» (ICAO Doc 10084) te prioriteren. De Kamer is eerder over deze inzet geïnformeerd met de Kabinetsreactie op het OVV rapport Veilige Vliegroutes van 26 november 2021<sup>2</sup>.

---

<sup>2</sup> Kamerstuk 24 804, nr. 186