

# Samenvatting (Dutch Summary)

## Duurzaam Bestuur van de Luchtvaart

Veranderende Wind: van Aandeelhouders naar Belanghebbenden

De luchtvaartsector opereert op het snijvlak van economie, politiek en internationale betrekkingen. Sinds de liberalisering van het luchtvervoer is de vraag naar luchtvaart exponentieel gestegen, terwijl staten en internationale organisaties steeds meer strategische, maatschappelijke en milieudoelstellingen aan de sector verbinden en de samenleving dit ook steeds meer verlangt. Deze spanning vormt de achtergrond voor de centrale onderzoeksvraag van dit proefschrift: **wie bestuurt de luchtvaartmaatschappij?**

Het proefschrift onderzoekt hoe traditionele nationaliteits- en eigendomseisen (zijnde eigendom en controle) hun blijvende invloed uitoefenen op het bestuur of de bredere governance van luchtvaartmaatschappijen, en hoe tegelijkertijd duurzaamheid en stakeholderinvloed nieuwe dimensies van governance introduceren. De aanpak is artikelgebaseerd en combineert doctrinair en vergelijkend juridisch onderzoek.

Na de inleiding (Deel A) zijn de zes artikelen thematisch geordend in twee delen:

- **Deel B – Eigendom en Controle van Luchtvaartmaatschappijen:** de fundamentele rol van eigendoms- en nationaliteitscriteria in de luchtvaart.
- **Deel C – Het Nastreven van Duurzaamheidsdoelstellingen:** de toenemende invloed van milieu- en duurzaamheidsdoelstellingen op governance.

Het slothoofdstuk (Deel D) verbindt de inzichten en analyseert hoe governance in de luchtvaart zich ontwikkelt van een aandeelhouder-georiënteerd model naar een breder stakeholdermodel, waarin milieu- en duurzaamheidseisen, rechterlijke toetsing en strategische autonomie een steeds grotere rol spelen.

## Deel B – Eigendom en Controle van Luchtvaartmaatschappijen

1. De Unieke Band Tussen een Luchtvaartmaatschappij en een Staat

*Aviation and Space Journal, 1(2023), pp. 4-16*

Dit artikel onderzoekt de historische ontwikkeling en juridische wortels van nationaliteits- en eigendomseisen in de luchtvaart. Vanuit het Verdrag van Chicago (1944) wordt de unieke

relatie tussen staten en hun “eigen” luchtvaartmaatschappijen verklaard. Het artikel laat zien hoe economische nationaliteit en strategische belangen vanaf het begin stevig zijn verankerd in de luchtvaartregelgeving, in contrast met andere sectoren zoals digitale diensten of financiële markten. Nationaliteit blijft in de luchtvaart bepalend voor toegang tot markten en verkeersrechten. Daarmee wordt blootgelegd dat nationaliteitscriteria niet slechts technische voorwaarden zijn, maar fungeren als instrumenten voor staatsinvloed, bescherming en strategische autonomie, en dat eigendoms- en controlecriteria diep verweven zijn met politieke en veiligheidsdimensies.

2. Navigeren door de Nationaliteit van Luchtvaartmaatschappijen: Europese Perspectieven op Aandelenbezit en Corporate Governance bij Luchtvaartmaatschappijen  
*Air & Space Law* 49(6), 2024, pp. 609-636

Dit artikel plaatst ownership en control in de context van economisch nationalisme en onderzoekt de toepassing daarvan onder de EU-regels van Verordening 1008/2008. Daarbij staat de ‘ownership- en control test’ centraal, die vereist dat luchtvaartmaatschappijen voor ten minste 50% in EU-handen zijn en onder daadwerkelijke zeggenschap van EU-partijen staan. Via oudere casestudies zoals KLM/Northwest en Swissair/Sabena wordt zichtbaar hoe bijvoorbeeld de eigendomstest op luchtvaartmaatschappijen in een geglobaliseerde sector wordt toegepast. Alhoewel dit grensoverschrijdende fusies en investeringen beperkt, beschermt het luchtvaartmaatschappijen tegelijk ook tegen buitenlandse overname.

Bij de beoordeling van daadwerkelijke zeggenschap gaat het niet alleen om formele meerderheidsaandelen, maar ook om de feitelijke invloed op strategische beslissingen. Factoren zoals de samenstelling van het bestuur, aandeelhoudersovereenkomsten, vetorechten en de verdeling van stemrechten spelen een doorslaggevende rol. Multinationale groepen zoals Air France-KLM, Lufthansa Group en IAG ontwikkelen complexe aandeelhouders- en bestuursstructuren om formeel aan de criteria te voldoen en een bepaalde nationaliteit te behouden, terwijl de feitelijke governance internationaal verweven blijft. Daarmee wordt duidelijk dat luchtvaart als uitzondering fungeert ten opzichte van andere sectoren: de strikte en protectionistische criteria blijven de governance van luchtvaartmaatschappijen beïnvloeden.

3. Strategische autonomie voor EU-luchtvaartmaatschappijen veiligstellen: een beoordeling van de blootstelling aan buitenlandse investeringen in de luchtvaartsector  
*Aviation and Space Journal*, 3(2024), pp. 4-17

Dit artikel onderzoekt de wijze waarop de EU het concept van strategische autonomie zou kunnen toepassen op de luchtvaartsector en welke regionale en nationale belangen daarmee worden gediend. Centraal staat het gebruik van ownership- en controlregels als instrument om Europese luchtvaartmaatschappijen te beschermen tegen ongewenste buitenlandse invloed. Waar strategische autonomie aanvankelijk vooral werd geassocieerd met veiligheids- en

defensieoverwegingen, is de reikwijdte inmiddels verbreed naar economische veerkracht en concurrentiekracht. Wanneer EU-luchtvaartmaatschappijen in meerderheid eigendom moeten zijn van, en daadwerkelijk onder zeggenschap moeten staan van, EU-partijen, wordt niet alleen de toegang tot openbaardienstverplichting gewaarborgd, maar ook de bescherming van de economische en strategische belangen van de Unie. Buitenlandse investeringen kunnen weliswaar groeikansen bieden, maar brengen ook risico's met zich mee, zoals de verschuiving van zeggenschap, en dus controle, naar buiten de EU wat kan leiden tot een verzwakking van de weerbaarheid in tijden van geopolitieke of economische instabiliteit.

Om deze risico's te ondervangen, bespreekt het artikel beschermingsmechanismen zoals de FDI-screeningsverordening, de Critical Entities Resilience Directive en nationale constructies rond strategische aandeelhouderschappen. Gezamenlijk laten deze bevindingen zien dat ownership- en control criteria zijn geëvolueerd van juridische randvoorwaarden naar instrumenten van industrieel en geopolitiek beleid. Zij dienen niet alleen ter bescherming van markttoegang, maar ook als hefboom om de strategische belangen van de Unie veilig te stellen. Daarmee sluit dit artikel direct aan bij de centrale vraag van dit proefschrift: governance van luchtvaartmaatschappijen is ook een vorm van geopolitieke machtsuitoefening.

## **Deel C – Het Nastreven van Duurzaamheidsdoelstellingen**

4. Het luchtvervoer in de EU en de strijd om de milieugenda van de EU: een sprong in het diepe of kan een CBAM voor een gelijk speelveld zorgen?

*Air & Space Law* 47(6), 2022, pp. 577-600

Dit artikel plaatst de luchtvaart in het bredere kader van de EU Green Deal en het Fit for 55-pakket, waarin maatregelen zoals de herziening van het EU ETS voor luchtvaart, de invoering van de ReFuelEU Aviation-verordening, de herziening van de Energiebelastingrichtlijn en het voorstel voor een Carbon Border Adjustment Mechanism (CBAM) centraal staan. Het artikel onderzoekt hoe deze beleidsinstrumenten, samen met maatschappelijke druk en regelgeving, de governance van luchtvaartmaatschappijen verbreden van een aandeelhouder- naar een stakeholderperspectief. Centraal staat de vraag of CBAM een oplossing kan bieden voor concurrentievervalsingen en carbon leakage. De analyse laat zien dat milieu- en klimaatdoelstellingen steeds nadrukkelijker bepalend zijn voor strategische keuzes in de sector.

De bijdrage is tweeledig: enerzijds wordt de complexiteit zichtbaar van het koppelen van luchtvaart aan handelsinstrumenten zoals CBAM, anderzijds toont het artikel hoe duurzaamheid nieuwe vormen van governance afdwingt door luchtvaartmaatschappijen te positioneren binnen internationale economische relaties. Daarmee illustreert het artikel de transformatie van corporate governance in de luchtvaart als weerspiegeling van bredere maatschappelijke verwachtingen en beleidsdoelstellingen.

5. De aanloop naar de Balanced Approach in Nederland: niet polderen voor een ‘evenwichtige aanpak’ maar procederen over krimp Schiphol

*Tijdschrift Vervoer & Recht 6(2023), pp. 198-207*

Dit artikel onderzoekt de Nederlandse casus rond de voorgenomen krimp van Schiphol en de toepassing (of omzeiling) van de Balanced Approach. Waar het geluidsbeleid traditioneel werd vormgegeven via overleg en consensus, koos de regering in 2022 voor eenzijdige reductie van vliegbewegingen. Dat leidde tot juridische procedures waarin de centrale vraag was of internationale en Europese verplichtingen — met name de EU-Geluidsverordening — correct waren toegepast. De analyse belicht in het bijzonder de rechtszaken over de zogenoemde experimenteerregeling, waarin de Nederlandse rechtbank en Hof zich uitspraken over de verhouding tussen nationale beleidsruimte en Europees recht.

In de bredere context van het proefschrift laat deze casus zien hoe luchtvaart governance zich niet langer uitsluitend in bestuurskamers of tussen aandeelhouders afspeelt, maar steeds nadrukkelijker verschuift naar het publieke domein en de rechtszaal. Staten en belanghebbende gebruiken dit instrument om de governance en koers van de sector beïnvloeden.

6. Het principe van een ‘evenwichtige aanpak van vliegtuiglawaai’ ter discussie gesteld: blijft de Nederlandse aanpak overeind of zal het principe zegevieren?

*Air & Space Law 49(1), 2024, pp. 1-33*

Dit artikel bouwt voort op de Schiphol-casus en toetst de Nederlandse maatregelen aan de internationale en Europese regels inzake de Balanced Approach. De analyse laat zien dat de in 2022 aangekondigde capaciteitsreductie tot 440.000 vliegbewegingen vanaf het begin problematisch was, omdat het proces werd ingericht rond een vooraf gewenste uitkomst. Daarmee werd afbreuk gedaan aan fundamentele beginselen van het BA-principe, zoals proportionaliteit, consultatie en het uitgangspunt dat exploitatiebeperkingen slechts als laatste redmiddel mogen worden ingezet.

Het artikel bespreekt niet alleen de juridische houdbaarheid van de Nederlandse BA in het licht van ICAO en EU-recht, maar ook de bredere implicaties voor de EU interne luchtvaartmarkt en internationale verplichtingen, met name in relatie tot de EU–VS en EU–Canada luchtvaartakkoorden. De casus benadrukt dat milieubeleid (geluid) diep verweven is met vragen van markttoegang, concurrentie en internationale luchtvaartrelaties, en illustreert hoe governance in de luchtvaart zich steeds meer afspeelt op het snijvlak van nationaal beleid, Europees recht en internationale verplichtingen.

## Deel D – Synthese en conclusies

Gezamenlijk tonen de zes artikelen hoe luchtvaartgovernance zich ontwikkelt van een model waarin eigenaar- en aandeelhouderschap centraal staan, naar een breder raamwerk waarin belanghebbende, duurzaamheid en geopolitiek bepalend zijn. De klassieke nationaliteitscriteria blijven een belangrijk ankerpunt, maar blijken steeds meer te functioneren als instrument van staatsinvloed en strategische bescherming. Tegelijkertijd breidt governance zich uit naar nieuwe arena's, met de rechter als opvallende speler in klimaatgerelateerde geschillen.

Daarmee wordt zichtbaar dat governance van luchtvaartmaatschappijen niet langer uitsluitend een kwestie is van aandeelhoudersbelangen of traditionele staatscontrole, maar het resultaat van een complex samenspel van juridische regels, geopolitieke belangen, economische strategieën en maatschappelijke verwachtingen. Nationaliteitscriteria blijven een hoeksteen van governance en functioneren als strategisch instrument, ondanks globalisering. Maatschappelijke druk, regelgeving en rechtszaken verbreden governance van aandeelhouders naar een veelheid aan actoren, terwijl klimaat- en milieuprocedures laten zien dat besluitvorming niet langer exclusief in bestuurskamers plaatsvindt, maar ook in rechtbanken. Staten gebruiken governance-instrumenten bovendien om hun luchtvaartmaatschappijen te beschermen tegen buitenlandse invloeden én om beleidsdoelen zoals duurzaamheid te sturen.

Het klassieke beeld van de nationale luchtvaartmaatschappij heeft daarmee plaatsgemaakt voor een complex veld van actoren en belangen, waarin de vraag “Who governs the airline?” telkens opnieuw onderhandelbaar blijkt. Het proefschrift draagt zo bij aan zowel de wetenschappelijke literatuur als het beleidsdebat. Het laat zien dat luchtvaartgovernance niet statisch is, maar voortdurend wordt hervormd door externe druk: van aandeelhouders, staten, belanghebbenden en de samenleving als geheel. Daarmee biedt het onderzoek waardevolle inzichten voor de toekomst van de luchtvaart in Europa en daarbuiten.

Niall Buissing

[t.n.buissing@lexavia.aero](mailto:t.n.buissing@lexavia.aero)