

Vergaderjaar 2011–2012

31 936

Luchtvaartbeleid

Nr. 89

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 4 november 2011

Naar aanleiding van het AO over handhaving passagiersrechten op 13 oktober jongstleden informeer ik u, zoals toegezegd, over de vliegveiligheid in het algemeen en de relatie tot passagiersrechten.

Er werd gesproken over een toename van vliegveiligheidsincidenten. Er is echter geen reden tot zorg over het niveau van vliegveiligheid in Nederland. Vliegtuigen en maatschappijen moeten voldoen aan strenge eisen. De Inspectie Verkeer en Waterstaat (verder: de inspectie) ziet hier scherp op toe in de vergunningverlening en met een combinatie van systeemtoezicht, realitychecks en SAFA- en SANA-inspecties (inspecties op het platform voor of na een vlucht van buitenlandse en Nederlandse maatschappijen). Verder bestaat er in de luchtvaart de cultuur om van fouten en voorvallen te willen leren, zodat ernstige incidenten en ongevallen voorkomen kunnen worden. Hiertoe moeten voorvallen gemeld worden bij het Analysebureau Luchtvaartvoorvallen (ABL). Jaarlijks worden er zo'n 9000 voorvallen gemeld, het grootste deel veiligheidsgerelateerd. De meldingsbereidheid in Nederland is behoorlijk goed en groeit nog steeds.

In het toezicht op de passagiersrechten kan vliegveiligheid een rol spelen in de beoordeling van buitengewone omstandigheden. In geval van een buitengewone omstandigheid is echter niet per definitie sprake van een vliegveiligheidsprobleem. Het kan bijvoorbeeld ook gaan om een staking of extreme weersomstandigheden. Als een vlucht gestaakt of vertraagd wordt wegens een technisch mankement, is dat een preventieve maatregel om serieuze vliegveiligheidsproblemen te voorkomen. Luchtvaartmaatschappijen kunnen bij vertraging of annulering van een vlucht een verzoek om compensatie van passagiers afwijzen wegens buitengewone omstandigheden. Als passagiers vervolgens een klacht indienen bij de inspectie zal deze in alle gevallen beoordelen of het beroep op buitengewone omstandigheden terecht is. De luchtvaartmaatschappij moet dit beroep goed onderbouwen. Daarbij onderzoekt de inspectie

onder andere of een eventueel mankement verwijtbaar is, bijvoorbeeld door slecht onderhoud.

Omdat de interpretatie van het begrip «buitengewone omstandigheden» uit de Verordening 261/2004 inzake passagiersrechten luchtvaart (verder: de verordening) vanaf het begin veel vragen oproep, heeft de inspectie op 7 september 2011 een beleidsregel gepubliceerd om daar nader invulling aan te geven.

Van de 2060 klachten die de inspectie tussen 1 januari 2011 en 30 september 2011 heeft ontvangen, hebben zo'n 276 klachten te maken met buitengewone omstandigheden.

Als onderbouwing van een beroep op buitengewone omstandigheden naar het oordeel van de inspectie niet voldoende is, zal de inspectie dit beroep van een luchtvaartmaatschappij altijd afwijzen. In de loop der tijd, ook al voordat de beleidsregel werd gepubliceerd, ziet de inspectie dat maatschappijen hun zaken steeds beter onderbouwen, waardoor een beroep op buitengewone omstandigheden vaker wordt gehonoreerd.

De «explosie van vliegveiligheidsproblemen», waar tijdens het AO over gesproken werd, blijkt noch uit inspectiebevindingen en ABL-meldingen, noch uit de DBC-handhaving en klachtafhandeling. Ik benadruk bovendien nogmaals dat buitengewone omstandigheden niet per definitie hetzelfde zijn als vliegveiligheidsproblemen. Redenen van vliegveiligheid kunnen aanleiding zijn om een vlucht te annuleren of te vertragen, waardoor het daadwerkelijk optreden van een vliegveiligheidsprobleem wordt voorkomen.

Wat betreft het lijstje met 33 «vliegveiligheidsproblemen» dat tijdens het AO werd uitgedeeld kan ik u melden dat dit klachten betreft waarvan de inspectie heeft vastgesteld dat het beroep op buitengewone omstandigheden terecht was. Dat betekent dat de betreffende luchtvaartmaatschappij heeft aangetoond dat de reden voor vertraging of annulering niet verwijtbaar was. Het betekent niet dat de vliegveiligheid in gevaar is.

De staatssecretaris avn Infrastructuur en Milieu,
J. J. Atsma