

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

2449

Vragen van het lid **Remco Dijkstra** (VVD) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *het artikel «Ook bij storm moet KLM passagiers compenseren»* (ingezonden 13 april 2018).

Antwoord van Minister **Van Nieuwenhuizen Wijbenga** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 18 juni 2018). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2017–2018, nr. 2290.

Vraag 1

Bent u bekend met het artikel «Ook bij storm moet KLM passagiers compenseren»?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Kunt u inzicht verschaffen in de motivatie van deze rechter in deze casus?

Antwoord 2

Graag verwijfs ik voor de motivatie in deze zaak naar de uitspraak van de rechtbank Amsterdam van 27 maart 2018 zaaknummer: 6362725 / CV EXPL 17–22728.

Vraag 3

Op basis van welke (Europese) richtlijnen blijkt compensatie aan passagiers nodig?

Antwoord 3

Mogelijk compensatie van passagiers bij vertraging of annulering volgt uit de Verordening (EG) Nr. 261/2004 (hierna: passagiersrechtenverordening) en relevante uitspraken van (onder meer) het EU Hof van Justitie.

Vraag 4

Deelt u de mening dat storm, mist of slecht weer een goede reden kan zijn om niet te gaan vliegen? In hoeverre is slecht weer overmacht?

¹ Website Haarlems Dagblad, 10 april 2018 (<https://www.haarlemsdagblad.nl/nieuws/ook-bij-storm-moet-klm-passagiers-compenseren>)

Antwoord 4

Ja, een luchtvaartmaatschappij die een vlucht uitvoert, is niet verplicht compensatie te betalen indien zij kan aantonen dat de annulering het gevolg is van buitengewone omstandigheden die ondanks het treffen van alle redelijke maatregelen niet voorkomen konden worden. Dergelijke omstandigheden kunnen zich voordoen in gevallen van weersomstandigheden die uitvoering van de vlucht in kwestie verhinderen.

Vraag 5

Waarom moet een luchtvaartmaatschappij bij een flinke storm alsnog compensatie betalen aan de passagiers? Als zelfs de luchtverkeersleiding maatregelen neemt om minder vluchten toe te staan en de capaciteit wordt beperkt, waarom leidt het annuleren van een vlucht dan tot compensatie aan passagiers?

Antwoord 5

Er is bijvoorbeeld sprake van buitengewone omstandigheden wanneer een besluit van het luchtverkeersbeheer voor een specifiek vliegtuig op een specifieke dag een langdurige vertraging, een vertraging van een nacht of de annulering van één of meer vluchten van dat vliegtuig veroorzaakt. Een luchtvaartmaatschappij kan geen beroep doen op een «buitengewone omstandigheid» indien het besluit van het luchtverkeerbeheer een algemene capaciteitsreductie betrof, ook al heeft de betrokken luchtvaartmaatschappij alle redelijke inspanningen geleverd om de vertragingen of annuleringen te voorkomen. De rechtbank heeft in casu beoordeeld dat het besluit van de LVNL een algemene capaciteitsreductie betrof en niet een specifieke vlucht, zodat er geen sprake is van een buitengewone omstandigheid.

Vraag 6

Vindt u het wenselijk dat luchtvaartmaatschappijen hun keuze om te vliegen laten afhangen van eventuele compensatie richting passagiers achteraf? Zo nee, waarom is compensatie dan toch nodig? Deelt u de mening dat veiligheid van groter belang is?

Antwoord 6

De vliegveiligheid is een voorwaarde en daardoor heeft de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) op 20 maart 2017 een capaciteitsreductie afgekondigd, teneinde de separatieafstand tussen opvolgende vluchten te vergroten. Een dergelijke capaciteitsreductie heeft gevolgen voor passagiers, luchthavens, en luchtvaartmaatschappijen. Ik ben niet bekend met de afwegingen die luchtvaartmaatschappijen maken om een vlucht al dan niet te annuleren bij bijvoorbeeld een capaciteitsreductie. Indien passagiers worden geconfronteerd met een vertraagde of geannuleerde vlucht, dan maken ze mogelijk aanspraak op compensatie op grond van de passagiersrechtenverordening.

Vraag 7

Deelt u de mening dat maatregelen ter compensatie van passagiers in de luchtvaart en dit soort situaties zijn doorgeslagen en de Europese consumentenbescherming haar doel eigenlijk voorbij gaat?

Antwoord 7

Gemeenschappelijke regels op het gebied van passagiersrechten zijn in het belang van zowel de passagier als de vervoerder. De passagiersrechtenverordening heeft bijgedragen aan een forse vermindering van annuleringen en instapweigeringen. Vanwege vele onduidelijkheden heeft zij echter ook geleid tot een aanzienlijk aantal klachten, rechtszaken en Hofzaken over (onder meer) de buitengewone omstandigheden. Daarom vind ik een herziening van de passagiersrechtenverordening wenselijk en noodzakelijk. Uw Kamer is 26 mei 2014 geïnformeerd over het stranden van de laatste poging vanwege een geschil tussen Spanje en het Verenigd Koninkrijk omtrent de status van Gibraltar en de toepasselijkheid van EU-wetgeving op luchtvaartgebied (Kamerstuk: 21501–33 nr. 484).

Vraag 8

Deelt u de mening dat op de lange termijn uiteindelijk alle passagiers hiervan de dupe worden? Als verandering wenselijk is, wat is daarvoor dan nodig? Wat is mogelijk om dit soort compensatieregels en definities van overmacht in te perken? Op welk niveau en op basis van welke wetgeving dient dit te gebeuren?

Antwoord 8

Passagiers en vervoerders hebben baat bij een uniform niveau van passagiersbescherming, waarbij de regels eenvoudig, eerlijk en effectief zijn. Daarvoor is een wijziging van de passagiersrechtenverordening wenselijk en noodzakelijk. Echter, er lijkt vooralsnog geen oplossing te zijn in het geschil tussen Spanje en het Verenigd Koninkrijk omtrent de status van Gibraltar.