

Vergaderjaar 2005–2006

**30 456**

## **Wijziging van de Wet luchtvaart ter uitvoering van een viertal verordeningen van de Europese Unie op het terrein van luchtvaartuigen en de verzekering daarvan, passagiersrechten en beperking aansprakelijkheid van de luchthavencoördinator**

**Nr. 5**

### **VERSLAG**

Vastgesteld 30 maart 2006

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat<sup>1</sup>, belast met het voorbereidend onderzoek, brengt als volgt verslag uit van haar bevindingen omtrent dit wetsvoorstel. Onder het voorbehoud dat de regering de gestelde vragen en gemaakte opmerkingen afdoende beantwoordt, acht de commissie de openbare behandeling van het wetsvoorstel voldoende voorbereid.

### **Algemeen**

De leden van de CDA-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het voornemen van de regering om, ter uitvoering van een viertal verordeningen van de Europese Unie, de Wet luchtvaart te wijzigen. Deze wijziging heeft betrekking op het terrein van luchtvaartuigen en de verzekering daarvan, passagiersrechten en beperking van aansprakelijkheid van de luchthavencoördinator.

De leden van de VVD-fractie hebben met instemming kennis genomen van de voorliggende wijziging van de Wet luchtvaart. Deze leden zijn verheugd dat de regering gekozen heeft voor een één-op-één implementatie van de verordeningen, zonder hierbij een Nederlandse kop op deze regelgeving te plaatsen.

De leden van de CDA-fractie vragen zich af of het verstandig is om deze wijziging van de wet te beperken tot de implementatie van de eerder genoemde richtlijnen en waarom het niet de voorkeur heeft van de regering om te kijken of via deze wijziging de reeds bestaande wetgeving op thans voorliggende onderwerpen verbeterd kan worden en waar mogelijk vermindert. Heeft de regering een analyse gemaakt welke regelgeving door de voorgestelde implementatie overbodig wordt en derhalve geschrapt zou kunnen worden?

Kan de regering aangeven waarom er is besloten om amateur luchtvaartuigen, zoals Micro Light Aircrafts (MLA's) en onbemande luchtvaartuigen tot en met 150 kg. startmassa, buiten de werking van de verordening te laten vallen? Zou het in de ogen van de regering niet de voorkeur hebben dat, wanneer een dergelijk luchtvaartuig in een van de lidstaten gecertifi-

<sup>1</sup> Samenstelling:

Leden: Duivesteijn (PvdA), Dijksma (PvdA), Hofstra (VVD), Ondervoorzitter, Atsma (CDA), Voorzitter, Van Gent (GL), Timmermans (PvdA), Van Bommel (SP), Van der Staaij (SGP), Depla (PvdA), Van As (LPF), Mastwijk (CDA), Duyvendak (GL), Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van Lith (CDA), Van der Ham (D66), Haverkamp (CDA), Boelhouwer (PvdA), De Krom (VVD), Verdaas (PvdA), Hermans (LPF), Dezentjé Hamming (VVD), Van Hijum (CDA), Roefs (PvdA), Van der Sande (VVD), Lenards (VVD) en Knops (CDA).  
Plv. leden: Heemskerk (PvdA), Samsom (PvdA), Snijder-Hazelhoff (VVD), Hessels (CDA), Vos (GL), Smeets (PvdA), Vacature (algemeen), Slob (CU), Waalkens (PvdA), Herben (LPF), Van Winsen (CDA), Halsema (GL), Jager (CDA), Vergeer (SP), Van Haersma Buma (CDA), Bakker (D66), De Pater-van der Meer (CDA), Van Dam (PvdA), Van Beek (VVD), Dubbelboer (PvdA), Van den Brink (LPF), Luchtenveld (VVD), Buijs (CDA), Van Dijken (PvdA), Szabó (VVD), Aptroot (VVD) en Ten Hoopen (CDA).

ceerd is, een dergelijke certificering ook voor de andere lidstaten zal gaan gelden?

Bij de leden van de CDA-fractie bestaat enige onduidelijkheid over de erkenning van onderhoudsbedrijven, en dan met name de erkenning van onderhoudsbedrijven binnen de EU. Immers, de regering stelt dat de erkenning van onderhoudsbedrijven buiten de EU behoort tot de taak van EASA, maar laat in het midden hoe het staat met de erkenning van bedrijven binnen de EU.

Is bij de regering bekend hoe zal worden omgegaan met het onderhoud van historische vliegtuigen? Zullen de eisen hieraan ook op Europees niveau geregeld worden?

Kan de regering ingaan op de door haar geponeerde stelling dat «Belangrijk is dat het typecertificaat vervalt, behalve voor de militaire niet-militaire staatsluchtvaartuigen, zoals politie luchtvaartuigen»? Dit terwijl zij eerder heeft aangegeven dat «het tot de taken van EASA behoort het onder meer afgeven van typecertificaten en aanvullende type-certificaten».

De regering is voornemens om het middel van bestuursdwang te introduceren in de handhaving van de richtlijn inzake compensatie en bijstand aan luchtreizigers bij instapweigering en annulering of langdurige vertraging van vluchten. Bij eerdere gelegenheden heeft de CDA-fractie aangegeven teleurgesteld te zijn over de wijze waarop de implementatie van de richtlijn in Nederland heeft plaatsgevonden. Deze teleurstelling wordt mede ingegeven door het feit dat er in de ogen van de aan het woord zijnde leden nog steeds onduidelijkheid is over de reikwijdte van de richtlijn, waar deze juist tot doel had rechten en plichten van luchtvaart, maatschappij en consument beter te regelen.

Zo noemt de verordening drie zaken: Right to compensation (art. 7), Right to reimbursement or re-routing (art. 8) en Right to care (art. 9). In de ogen van luchtvaartmaatschappijen heeft bijstand alleen betrekking op art. 9, zijnde verzorging. Deze artikelen worden volgens deze maatschappijen individueel aangeroepen door artikelen 4, 5 en 6. Kan de regering aangeven waarom zij van mening is dat het een juiste interpretatie van de richtlijn is om onder bijstand artikel 8 en 9 te combineren en het dan verder alleen over bijstand te hebben?

De leden van de CDA-fractie merken zowel bij consumentenorganisaties als bij luchtvaartmaatschappijen grote onduidelijkheid over de betekenis en definitie van klachtinstantie. Deze leden zouden de regering erkentelijk zijn wanneer zij daar meer duidelijkheid over zou verschaffen en in haar antwoord ook zou ingaan op de verdere behandeling van klachten en dan met name de rol van de Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW) in dit proces. Heeft IVW de rol van geschillencommissie, treedt IVW op namens de klager? Op welke wijze vervult IVW op dit moment de rol als klachtinstantie? Zijn er cijfers beschikbaar waaruit af te leiden valt dat de gekozen aanpak een juiste is of laten ervaringen in andere landen juist zien dat er ruimte is voor verbetering? De leden van de CDA-fractie verwachten van de regering een nadere onderbouwing van haar mening dat de passagier zelf, via zijn rechtsbijstandsverzekering of via een consumentenorganisatie, moet opkomen voor zijn rechten. Waarom is er door de regering niet gekozen voor een geschillencommissie dan wel een loket op Schiphol waar passagiers zich kunnen melden?

De leden van CDA-fractie verkeren op dit moment in de overtuiging dat luchtvaartmaatschappijen krachtens deze verordening geen informatieverplichting hebben. Kan de regering aangeven of deze veronderstelling

juist is? Wanneer deze veronderstelling juist is, vragen de aan het woord zijnde leden zich af op welke wijze IVW toetst of een annulering van een vlucht terecht dan wel onterecht is. Tijdens de behandeling van de Wijziging van de Wet luchtvaart ter implementatie van richtlijn nr. 2003/42/EG inzake melding van voorvallen in de burgerluchtvaart is uitgebreid stilgestaan bij de adequate bescherming van de gegevens van een intern bedrijfsveiligheidsonderzoek. Kan de regering aangeven welke zekerheden een luchtvaartmaatschappij heeft dat, wanneer deze vrijwillig informatie levert in kader van verordening 261/2004, deze informatie niet elders wordt gebruikt?

Via het voorliggende wetsvoorstel wordt een verplichting tot het hebben van een verzekering voor een luchtvaartuig geïntroduceerd. De leden van de CDA-fractie vragen zich af of hiermee ook een recht tot verzekering wordt geïntroduceerd. Het zou immers kunnen zijn dat als gevolg van terreuraanslagen het voor maatschappijen niet meer mogelijk wordt om hun luchtvaartuigen te verzekeren. Kan de regering aangeven hoe met deze eventualiteit wordt omgegaan?

Is de regering bekend met initiatieven in andere Europese landen om te komen tot beperking van de aansprakelijkheid van luchtvaartmaatschappijen in het geval van een terroristische aanslag? Kan de regering aangeven hoe zij tegenover dit soort initiatieven staat en op welke wijze zij zorg draagt voor een «level playing field?»

De voorzitter van de commissie,  
Atsma

De griffier van de commissie,  
Roovers