



## Beleidsregel van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, houdende bepalingen in verband met de handhaving van een Europese verordening inzake passagiersrechten in de luchtvaart (Beleidsregel handhaving verordening (EG) nr. 261/2004 inzake passagiersrechten luchtvaart)

7 september 2011  
Nr. IenM/IVW-2011/10987

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,

Gelet op de artikelen 2, onderdeel j, en 5, derde lid, van Verordening (EG) nr. 261/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 11 februari 2004 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels inzake compensatie en bijstand aan luchtreizigers bij instapweigering en annulering of langdurige vertraging van vluchten en tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 295/91 (PbEU 2004, L 46), de artikelen 11.15 en 11.16 van de Wet luchtvaart en artikel 4:81 van de Algemene wet bestuursrecht;

Besluit:

### Artikel 1

In deze beleidsregel wordt verstaan onder:

- a. *buitengewone omstandigheden*: buitengewone omstandigheden als bedoeld in artikel 5, derde lid, van de Verordening en rekening houdend met het arrest van het Europees Hof van Justitie van 19 november 2009 in de gevoegde zaken C-402/07 en C-432/07;
- b. *IVW*: Inspectie Verkeer en Waterstaat;
- c. *Inspecteur*: inspecteur van de IVW;
- d. *Verordening*: Verordening (EG) nr. 261/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 11 februari 2004 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels inzake compensatie en bijstand aan luchtreizigers bij instapweigering en annulering of langdurige vertraging van vluchten en tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 295/91 (PbEU 2004, L 46).

### Artikel 2

Redelijke gronden voor het weigeren een passagier op een vlucht te vervoeren als bedoeld in artikel 2, onderdeel j, van de Verordening zijn in elk geval:

- a. de passagier beschikt niet over toereikende reisdocumenten;
- b. de aanwezigheid van de passagier in het vliegtuig levert naar het oordeel van de bevoegde autoriteiten of van de luchtvaartmaatschappij een veiligheidsrisico op voor het vliegtuig, voor zijn medepassagiers of voor de bemanning;
- c. de gezondheidstoestand van de passagier levert, gelet op zijn aanwezigheid in het vliegtuig, een gezondheidsrisico voor hemzelf, voor zijn medepassagiers of voor de bemanning op.

### Artikel 3

Van buitengewone omstandigheden is in elk geval sprake in de navolgende gevallen:

- a. wanneer weersomstandigheden de uitvoering van de vlucht in kwestie verhinderen;
- b. wanneer het vliegtuig waarmee de vlucht zal worden uitgevoerd, door sabotage of terrorisme zodanig is beschadigd, dat de vliegveiligheid niet kan worden gegarandeerd;
- c. wanneer het vliegtuig waarmee de vlucht zal worden uitgevoerd, bij binnenkomst van de voorafgaande vlucht door een van buiten komende oorzaak, zoals een botsing met een van buiten komend voorwerp of met een of meer vogels, door weersomstandigheden, zoals een blikseminslag, of door een harde landing, mogelijk zodanig beschadigd is dat het niet zonder een extra inspectie voor de volgende vlucht kan vertrekken;
- d. wanneer de fabrikant van de toestellen waaruit de vloot van de betrokken luchtvaartmaatschappij is samengesteld, of een bevoegde autoriteit, bekend maakt dat deze toestellen mogelijk een gebrek vertonen dat gevolgen kan hebben voor de vliegveiligheid en daarom zo spoedig mogelijk geïnspecteerd moeten worden;
- e. wanneer op een reeds aangevangen vlucht, dat wil zeggen nadat de blokken voor de wielen zijn weggehaald, een onverwacht vliegveiligheidsprobleem ontstaat en de piloot om die reden de start of de vlucht afbreekt, bijvoorbeeld vanwege een botsing met een of meer vogels;



- f. wanneer een besluit van het luchtverkeersbeheer voor het vliegtuig, waarmee de vlucht zal worden uitgevoerd, de annulering van één of meer vluchten of een vertraging van drie uur of meer veroorzaakt;
- g. wanneer een staking van het personeel op een luchthaven of een staking van de luchtverkeersleiding gevolgen heeft voor de vluchtuitvoering, indien:
  - 1°. de staking op een zodanig tijdstip is aangekondigd dat de luchtvaartmaatschappij niet meer in staat was maatregelen te treffen om de geplande vlucht uit te voeren, of
  - 2°. de staking plaatsvindt op de luchthaven van aankomst en er een aanmerkelijke kans bestaat dat het vliegtuig ten gevolge van de staking op die luchthaven komt vast te staan.

#### **Artikel 4**

Van buitengewone omstandigheden is in elk geval geen sprake in geval van een technisch probleem bij een vliegtuig, behoudens indien dit probleem voortvloeit uit gebeurtenissen die wegens hun aard of hun oorsprong niet inherent zijn aan de normale uitoefening van de activiteit van de betrokken luchtvaartmaatschappij en waarop deze geen daadwerkelijke invloed kan uitoefenen. De omstandigheid dat een luchtvaartmaatschappij aan de voorgeschreven minimumvereisten inzake het onderhoud van een vliegtuig heeft voldaan, volstaat op zich niet als bewijs dat de luchtvaartmaatschappij alle redelijke maatregelen heeft getroffen.

#### **Artikel 5**

1. Een luchtvaartmaatschappij kan de IVW verzoeken om te onderzoeken of de annulering dan wel de vertraging van een of meer van haar vluchten is veroorzaakt door buitengewone omstandigheden.
2. Indien de IVW bij haar onderzoek tot de conclusie komt dat de annulering of de vertraging van deze vlucht of vluchten door buitengewone omstandigheden is veroorzaakt, publiceert de IVW deze vlucht of vluchten op haar website, zodat de luchtvaartmaatschappij daarnaar kan verwijzen wanneer een passagier bij haar een verzoek indient om een van de in artikel 7 van de Verordening genoemde compensatiebedragen te betalen.
3. Indien de passagier bij de IVW een klacht indient, inhoudende dat de luchtvaartmaatschappij hem ten onrechte geen compensatie, als bedoeld in artikel 7 van de Verordening, heeft betaald, zal de IVW deze klacht zonder nader onderzoek afwijzen.

#### **Artikel 6**

1. De luchtvaartmaatschappij die een beroep doet op buitengewone omstandigheden of die een verzoek indient als bedoeld in artikel 5, toont aan dat zij deze omstandigheden zelfs met de inzet van alle beschikbare materiële en personeelsmiddelen niet had kunnen voorkomen door het treffen van maatregelen die op het tijdstip van de buitengewone omstandigheden voldeden aan voorwaarden die voor de betrokken luchtvaartmaatschappij technisch en economisch aanvaardbaar zijn.
2. De luchtvaartmaatschappij kan de buitengewone omstandigheden aantonen door, voor zover van belang voor de betreffende vlucht, kopieën van de volgende documenten aan de IVW over te leggen:
  - het rapport van de piloot,
  - inspectierapporten,
  - reparatierapporten,
  - weerrapporten,
  - rapporten van operaties,
  - rapporten van grondafhandeling.Zo nodig kan de IVW ook andere documenten opvragen.

#### **Artikel 7**

Indien een inspecteur heeft geconstateerd dat een luchtvaartmaatschappij in een kalenderjaar bij veertig vluchten een of meer van de in de bijlage bij deze beleidsregel opgenomen boetecatalogus omschreven overtredingen DBC 4.1.1 tot en met DBC 11.2.1 heeft gepleegd, legt een inspecteur IVW, indien hij daarna constateert dat deze luchtvaartmaatschappij in hetzelfde kalenderjaar meer overtredingen als bedoeld in DBC 4.1.1 tot en met DBC 11.2.1 heeft gepleegd, de volgende boetes op:

- € 15.000 voor overtreding 41 binnen hetzelfde kalenderjaar;
- € 30.000 voor overtreding 42 binnen hetzelfde kalenderjaar;
- € 60.000 voor overtreding 43 binnen hetzelfde kalenderjaar;
- € 74.000 voor elke volgende overtreding binnen hetzelfde kalenderjaar.



---

### **Artikel 8**

Indien een inspecteur heeft geconstateerd dat een luchtvaartmaatschappij in een kalenderjaar bij tien vluchten een of meer van de in de bijlage bij deze regeling opgenomen boetecatalogus omschreven overtredingen DBC 14.1.1 tot en met DBC 14.3.1 heeft gepleegd, legt een inspecteur van de IVW, indien hij daarna constateert dat deze luchtvaartmaatschappij in hetzelfde kalenderjaar meer overtredingen als bedoeld in DBC 14.1.1 tot en met DBC 14.3.1 heeft gepleegd, de volgende boetes op:

- € 3.000 voor overtreding 11 binnen hetzelfde kalenderjaar;
- € 6.000 voor elke volgende overtreding binnen hetzelfde kalenderjaar.

### **Artikel 9**

Deze beleidsregel treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van de Staatscourant waarin zij wordt geplaatst.

### **Artikel 10**

Deze beleidsregel wordt aangehaald als: Beleidsregel handhaving Verordening (EG) nr. 261/2004 inzake passagiersrechten luchtvaart.

Deze beleidsregel zal met de toelichting in de Staatscourant worden geplaatst.

*De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,  
namens deze:  
de Inspecteur-Generaal Verkeer en Waterstaat,  
J. Thunnissen.*



## BOETECATALOGUS

### Instapweigering

Nummer	Omschrijving overtreding	Artikel
DBC 4.1.1	De luchtvaartmaatschappij die een vlucht uitvoert en redelijkerwijs instapweigering kon verwachten, heeft verzuimd om eerst te vragen of er vrijwilligers zijn die hun boekingen in ruil voor bepaalde voordelen willen opgeven.	4, lid 1
DBC 4.1.2	De luchtvaartmaatschappij die een vlucht uitvoert heeft een vrijwilliger geen aanvullende bijstand overeenkomstig artikel 8 van de Verordening verstrekt.	4, lid 1
DBC 4.3.1	De luchtvaartmaatschappij die een vlucht uitvoert heeft aan een passagier die zonder redelijke grond tegen zijn wil de toegang tot een vlucht is geweigerd, niet de keuzemogelijkheden van artikel 8, eerste lid, van de Verordening geboden.	4, lid 3 jo. 8, lid 1
DBC 4.3.2	De luchtvaartmaatschappij die een vlucht uitvoert heeft verzuimd om aan passagiers die zonder redelijke grond tegen hun wil de toegang tot een vlucht is geweigerd, gratis maaltijden en verfrissingen aan te bieden.	4, lid 3 jo. 9, lid 1, onder a
DBC 4.3.3	De luchtvaartmaatschappij die een vlucht uitvoert heeft verzuimd om aan passagiers die zonder redelijke grond tegen hun wil de toegang tot een vlucht is geweigerd, wanneer een verblijf van één of meer nachten noodzakelijk wordt, gratis hotelaccommodatie en gratis vervoer tussen de luchthaven en de plaats van de hotelaccommodatie aan te bieden.	4, lid 3 jo. 9, lid 1, onder b en c
DBC 4.3.4	De luchtvaartmaatschappij die een vlucht uitvoert heeft passagiers, die recht hebben op gratis verzorging, niet in de gelegenheid gesteld om twee gratis telefoongesprekken te voeren of telex- of fax- of e-mailberichten te verzenden.	4, lid 3 jo. 9, lid 2

### Annulering

Nummer	Omschrijving overtreding	Artikel
DBC 5.1.1	De luchtvaartmaatschappij die een vlucht uitvoert heeft aan een passagier wiens vlucht is geannuleerd, niet de keuzemogelijkheden van artikel 8, eerste lid, van de Verordening geboden.	5, lid 1 jo. 8, lid 1
DBC 5.1.2	De luchtvaartmaatschappij die een vlucht uitvoert heeft verzuimd om aan passagiers, wier vlucht is geannuleerd, gratis maaltijden en verfrissingen aan te bieden.	5, lid 1 jo. 9, lid 1, onder a
DBC 5.1.3	De luchtvaartmaatschappij die een vlucht uitvoert heeft verzuimd om aan passagiers, wier vlucht is geannuleerd, wanneer een verblijf van één of meer nachten noodzakelijk wordt, gratis hotelaccommodatie en gratis vervoer tussen de luchthaven en de plaats van de hotelaccommodatie aan te bieden.	5, lid 1 jo. 9, lid 1, onder b en c
DBC 5.1.4	De luchtvaartmaatschappij die een vlucht uitvoert heeft in de gelegenheid gesteld om twee gratis telefoongesprekken te voeren of telex- of fax- of e-mailberichten te verzenden.	5, lid 1 jo. 9, lid 2
DBD 5.2.1	De luchtvaartmaatschappij die een vlucht uitvoert heeft aan een passagier, wiens vlucht is geannuleerd, niet uitgelegd welk alternatief vervoer er voorhanden is.	5, lid 2

### Vertraging

Nummer	Omschrijving overtreding	Artikel
DBC 6.1.1	De luchtvaartmaatschappij die een vlucht uitvoert heeft aan een passagier, wiens vlucht met ten minste vijf uur is vertraagd, niet de keuzemogelijkheden van artikel 8, eerste lid, van de Verordening geboden.	6, lid 1 jo. 8, lid 1
DBC 6.1.2	De luchtvaartmaatschappij die een vlucht uitvoert en redelijkerwijs kon verwachten dat een vlucht van 1.500 km of minder een vertraging van twee uur of meer tot na de geplande vertrektijd zou oplopen, heeft verzuimd om de passagiers binnen twee uur gratis maaltijden en verfrissingen aan te bieden.	6, lid 1, onder a jo. 9, lid 1, onder a
DBC 6.1.3	De luchtvaartmaatschappij die een vlucht uitvoert en redelijkerwijs kon verwachten dat de vertrektijd van een vlucht van 1.500 km of minder ten vroegste daags na de geplande vertrektijd zou zijn, heeft verzuimd om de passagiers binnen twee uur gratis hotelaccommodatie en gratis vervoer tussen de luchthaven en de plaats van de hotelaccommodatie aan te bieden.	6, lid 1, onder a jo. 9, lid 1, onder b en c
DBC 6.1.4	De luchtvaartmaatschappij die een vlucht uitvoert en redelijkerwijs kon verwachten dat een intracommunautaire vlucht van meer dan 1.500 km of een andere vlucht tussen 1.500 en 3.500 km een vertraging van drie uur of meer tot na de geplande vertrektijd zou oplopen, heeft verzuimd om de passagiers binnen drie uur gratis maaltijden en verfrissingen aan te bieden.	6, lid 1, onder b jo. 9, lid 1, onder a
DBC 6.1.5	De luchtvaartmaatschappij die een vlucht uitvoert en redelijkerwijs kon verwachten dat de vertrektijd van een intracommunautaire vlucht van meer dan 1.500 km of een andere vlucht tussen 1.500 en 3.500 km ten vroegste daags na de geplande vertrektijd zou zijn, heeft verzuimd om de passagiers binnen drie uur gratis hotelaccommodatie en gratis vervoer tussen de luchthaven en de plaats van de hotelaccommodatie aan te bieden.	6, lid 1, onder b jo. 9, lid 1, onder b en c
DBC 6.1.6	De luchtvaartmaatschappij die een vlucht uitvoert en redelijkerwijs kon verwachten dat een vlucht van meer dan 3.500 km een vertraging van vier uur of meer tot na de geplande vertrektijd zou oplopen, heeft verzuimd om de passagiers binnen vier uur gratis maaltijden en verfrissingen aan te bieden.	6, lid 1, onder c jo. 9, lid 1, onder a



Nummer	Omschrijving overtreding	Artikel
DBC 6.1.7	De luchtvaartmaatschappij die een vlucht uitvoert en redelijkerwijs kon verwachten dat de vertrektijd van een vlucht van meer dan 3.500 km ten vroegste daags na de geplande vertrektijd zou zijn, heeft verzuimd om de passagiers binnen vier uur gratis hotelaccommodatie en gratis vervoer tussen de luchthaven en de plaats van de hotelaccommodatie aan te bieden.	6, lid 1, onder c jo. 9, lid 1, onder b en c
DBC 6.1.8	De luchtvaartmaatschappij die een vlucht uitvoert heeft passagiers, die recht hebben op gratis verzorging, niet in de gelegenheid gesteld om twee gratis telefoongesprekken te voeren of telex- of fax- of e-mailberichten te verzenden.	6, lid 1 jo. 9, lid 2

#### Personen met beperkte mobiliteit of met bijzondere behoeften

Nummer	Omschrijving overtreding	Artikel
DBC 11.1.1	De luchtvaartmaatschappij die een vlucht uitvoert heeft geen voorrang gegeven aan personen met beperkte mobiliteit en hun eventuele begeleiders of officiële geleidehonden of aan alleenreizende kinderen.	11, lid 1
DBC 11.2.1	De luchtvaartmaatschappij die een vlucht uitvoert heeft bij het verzorgen van de passagiers geen bijzondere aandacht geschonken aan de behoeften van personen met beperkte mobiliteit en hun eventuele begeleiders of aan de behoeften van alleenreizende kinderen, of er niet voor gezorgd dat deze verzorging hen zo spoedig mogelijk wordt geboden.	11, lid 2 jo. 9, lid 3

#### Informatieplicht

Nummer	Omschrijving overtreding	Artikel
DBC 14.1.1	De luchtvaartmaatschappij die een vlucht uitvoert heeft er niet voor gezorgd dat bij het inchecken een goed leesbaar bericht is uitgehangen, dat voor de passagiers duidelijk zichtbaar is.	14, lid 1
DBC 14.1.2	De tekst van het uitgehangen bericht is niet in overeenstemming met de in artikel 14, eerste lid, van de Verordening voorgeschreven tekst.	14, lid 1
DBC 14.2.1	De luchtvaartmaatschappij die een vlucht uitvoert heeft er niet voor gezorgd dat iedere passagier die door instapweigering of door annulering van een vlucht is getroffen of wiens vlucht minstens twee uur vertraging heeft, een schriftelijke mededeling ontvangt, waarin zijn uiteengezet de regels voor compensatie en bijstand overeenkomstig de Verordening, en waarin de adresgegevens van de Inspectie Verkeer en Waterstaat zijn vermeld.	14, lid 2
DBC 14.3.1	De luchtvaartmaatschappij die een vlucht uitvoert heeft er niet voor gezorgd dat aan blinde of visueel gehandicapte passagiers de in artikel 14 van de Verordening bedoelde informatie met behulp van alternatieve passende middelen wordt verstrekt.	14, lid 3



## TOELICHTING

Met de onderhavige beleidsregel wordt invulling gegeven aan de handhavingsbevoegdheden van de Inspectie Verkeer en Waterstaat (hierna te noemen: IVW) terzake van Verordening (EG) nr. 261/2004 van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 11 februari 2004 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels inzake compensatie en bijstand aan luchtreizigers bij instapweigering en annulering of langdurige vertraging van vluchten en tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 259/91 (PbEU 2004, L 46) (hierna te noemen: de Verordening). Als instantie die verantwoordelijk is voor de handhaving van de Verordening is de IVW aangewezen.

De IVW ontleent haar bevoegdheden aan de artikelen 11.15, aanhef en onderdeel b, onder 1°, en 11.16, eerste lid, aanhef en onderdeel e, onder 1°, van de Wet luchtvaart. Het eerste genoemde artikel geeft de Minister van Infrastructuur en Milieu de bevoegdheid tot het opleggen van een last onder bestuursdwang. Het tweede genoemde artikel geeft de Minister van Infrastructuur en Milieu de bevoegdheid tot het opleggen van een bestuurlijke boete. De Minister heeft deze bevoegdheden gemandateerd aan de Inspecteur-Generaal Verkeer en Waterstaat, en de Inspecteur-Generaal heeft deze bevoegdheden weer doorgemandateerd aan de inspecteurs IVW.

Bij brief van 1 februari 2011 heeft de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal aangeboden het handhavingskader voor het toezicht op de passagiersrechten luchtvaart, zoals vastgesteld door de Inspecteur-Generaal Verkeer en Waterstaat (Kamerstukken II 2010/2011, 31 936, nr. 49). In dit handhavingskader heeft de Inspecteur-Generaal Verkeer en Waterstaat aangegeven op welke wijze Verordening nr. 261/2004 wordt gehandhaafd. In dit handhavingskader is reeds aangekondigd dat terzake van enkele specifieke onderwerpen beleidsregels zullen worden gepubliceerd. Met de onderhavige beleidsregel wordt hieraan invulling gegeven.

De beleidsregel heeft overwegend betrekking op twee onderwerpen:

1. de interpretatie van de begrippen 'redelijke gronden' en 'buitengewone omstandigheden' op grond van de Verordening door de IVW, en
2. het vaststellen van de overtredingen van de Verordening, die met boeteoplegging worden gesanctioneerd, alsmede de hoogte van de daarbij behorende boetebedragen.

### Buitengewone omstandigheden

Het begrip 'buitengewone omstandigheden' is omschreven in artikel 5, derde lid, van de Verordening. Het zijn omstandigheden die de luchtvaartmaatschappij, die de vlucht uitvoert, ondanks het treffen van alle redelijke middelen niet heeft kunnen voorkomen, dat wil zeggen omstandigheden waarop de luchtvaartmaatschappij geen daadwerkelijke invloed heeft kunnen uitoefenen. Behalve in artikel 5 van de Verordening, dat betrekking heeft op de annulering van een vlucht, worden ook in de overwegingen 14 en 15 van de Verordening buitengewone omstandigheden vermeld.

Het Hof van Justitie van de Europese Unie heeft in zijn arrest van 19 november 2011 (gevoegde zaken nrs. C-402/07 en C-432/07 inzake Sturgeon en Böck) bepaald dat passagiers van langdurig vertraagde vluchten evenals passagiers van geannuleerde vluchten aanspraak kunnen maken op de in artikel 7 van de Verordening bedoelde compensatie, maar dat zij geen recht op compensatie hebben indien de langdurige vertraging het gevolg is van buitengewone omstandigheden. Van langdurige vertraging is op grond van dit arrest sprake wanneer de passagiers hun eindbestemming drie of meer uren na de door de luchtvaartmaatschappij oorspronkelijk geplande aankomsttijd bereiken.

Het begrip 'buitengewone omstandigheden' speelt derhalve een rol zowel bij de annulering van een vlucht als bij een langdurige vertraging van de vlucht, waardoor de passagiers hun eindbestemming pas drie of meer uren na de oorspronkelijk geplande aankomsttijd bereiken. Indien de luchtvaartmaatschappij kan aantonen dat buitengewone omstandigheden de oorzaak zijn geweest van de annulering of van een langdurige vertraging van de vlucht, dan is zij niet verplicht om aan alle betalende passagiers van die vlucht de in artikel 7 van de Verordening genoemde compensatiebedragen te betalen.

De Verordening kent geen uitsluitingsgrond voor 'buitengewone omstandigheden' bij instapweigering, dat wil zeggen het zonder redelijke gronden weigeren om een of meer passagiers op een vlucht te vervoeren. In artikel 2 van deze beleidsregel is omschreven wat de IVW beschouwt als redelijke gronden voor het weigeren om een passagier op een vlucht te vervoeren. Bij afwezigheid van een van deze redelijke gronden is de luchtvaartmaatschappij te allen tijde verplicht om aan de betrokken passagier(s) de in artikel 7 van de Verordening genoemde compensatiebedragen te betalen. Uit artikel 3, tweede lid, onderdeel a, van de Verordening volgt overigens dat als een passagier geen bevestigde boeking voor de vlucht in kwestie heeft of zich niet tijdig, zoals in dat onderdeel bepaald, bij de incheckbalie meldt, de Verordening niet van toepassing is.





In artikel 3 van deze beleidsregel is een aantal omstandigheden opgenomen, die – naar het oordeel van de IVW – te allen tijde als buitengewone omstandigheden kunnen worden beschouwd. Deze gevallen zijn deels ontleend aan overweging 14 van de Verordening (de onderdelen a, e en g), deels ontleend aan overweging 15 van de Verordening (onderdeel f), deels ontleend aan het arrest van het Hof van Justitie van de Europese Unie van 22 december 2008 (zaak nr. C-549/07 inzake Wallentin-Hermann), overweging 26 (onderdelen b en d), en deels gebaseerd op de eigen ervaringen van de IVW (onderdeel c).

Artikel 4 van deze beleidsregel is geheel ontleend aan het arrest van het Hof van Justitie van de Europese Unie van 22 december 2008 (zaak nr. C-549/07 inzake Wallentin-Hermann), en bevat omstandigheden die nooit als bijzondere omstandigheden kunnen worden beschouwd.

Behalve de in de artikelen 3 en 4 van deze beleidsregel bedoelde omstandigheden kunnen zich nog tal van andere omstandigheden voordoen, waarvan door de IVW steeds per geval zal moeten worden beoordeeld of deze al dan niet als buitengewoon kunnen worden aangemerkt. Als beoordelingscriterium zal hierbij gehanteerd worden of de luchtvaartmaatschappij zelfs met de inzet van alle beschikbare materiële en personeelsmiddelen de zich in het desbetreffende geval voordoende omstandigheden niet had kunnen voorkomen door het treffen van maatregelen die op het tijdstip van de buitengewone omstandigheden voldeden aan voorwaarden die voor de betrokken luchtvaartmaatschappij technisch en economisch aanvaardbaar zijn. Het is niet uitgesloten dat zich in de toekomst daarbij een bepaalde gedragslijn ontwikkelt die te zijner tijd als aanvulling in deze beleidsregel zal kunnen worden opgenomen.

Artikel 5 bevat een faciliteit voor luchtvaartmaatschappijen, waarvan deze desgewenst gebruik kunnen maken. Het gebruik maken van deze faciliteit kan voor luchtvaartmaatschappijen een verlichting van hun administratieve lasten betekenen doordat zij er dan verzekerd van kunnen zijn dat eventuele klachten van passagiers – voor zover deze betrekking hebben op het betalen van compensatie – door de IVW zullen worden afgewezen, zonder dat de luchtvaartmaatschappij om een reactie wordt gevraagd. Voor de passagiers geeft dit duidelijkheid dat de annulering of langdurige vertraging van hun vlucht door buitengewone omstandigheden is veroorzaakt, en dat zij derhalve geen recht hebben op de in artikel 7 van de Verordening bedoelde compensatie.

Artikel 6, eerste lid, is ontleend aan het arrest van het Hof van Justitie van de Europese Unie van 12 mei 2011 (zaak nr. C-294/10 inzake Eglitis en Ratnieks), overweging 25, waarin het Hof van Justitie een nadere invulling heeft gegeven aan zijn arrest van 22 december 2008 (zaak nr. C-549/07 inzake Wallentin-Hermann).

De luchtvaartmaatschappij is op grond van artikel 5, derde lid, van de Verordening, alsmede op grond van de jurisprudentie verplicht om aan te tonen dat buitengewone omstandigheden de annulering of de langdurige vertraging van de vlucht hebben veroorzaakt. In artikel 6, tweede lid, van de beleidsregel is – indicatief – een aantal documenten vermeld, waarmee de luchtvaartmaatschappij dit kan aantonen. Uiteraard hangt het af van de buitengewone omstandigheden, waarop de luchtvaartmaatschappij zich in een bepaald geval beroept, welke documenten moeten worden overgelegd om haar stellingen te staven.

### **Bestuurlijke boete**

In het handhavingsskader van 1 februari 2011 wordt onderscheid gemaakt tussen overtredingen van de Verordening met herstelmogelijkheid en overtredingen van de Verordening zonder herstelmogelijkheid. Deze beleidsregel heeft alleen betrekking op de laatste categorie van overtredingen. Overtredingen die betrekking hebben op financiële verplichtingen van de luchtvaartmaatschappij jegens passagiers, zoals de financiële verplichtingen op grond van de artikelen 7 en 8 van de Verordening, kunnen door de luchtvaartmaatschappij ongedaan worden gemaakt en kunnen door de IVW worden gesanctioneerd door het opleggen van een last onder dwangsom.

Alle overtredingen van de Verordening die door de luchtvaartmaatschappij niet meer ongedaan kunnen worden gemaakt, zijn opgenomen in de boetecatalogus bij de beleidsregel. Zij kunnen door de IVW worden gesanctioneerd door het opleggen van een bestuurlijke boete. Deze overtredingen zijn onderverdeeld in twee groepen:

- a. een categorie van overtredingen, die op grond van artikel 7 van deze beleidsregel wordt gesanctioneerd met hoge bestuurlijke boetes, indien een luchtvaartmaatschappij tenminste eenenveertig van deze overtredingen binnen één kalenderjaar heeft gepleegd;
- b. een categorie van overtredingen van de verplichting van luchtvaartmaatschappijen om de passagiers over hun rechten te informeren, die op grond van artikel 8 van deze beleidsregel sneller worden beboet dan de in artikel 7 van deze beleidsregels bedoelde categorie van overtredingen, indien een luchtvaartmaatschappij tenminste elf van deze overtredingen binnen één kalenderjaar



---

heeft gepleegd, maar die worden gesanctioneerd met minder hoge bestuurlijke boetes.

Een van de argumenten om voor de onder b bedoelde categorie van overtredingen sneller over te gaan tot beboeting is gelegen in het feit dat het hier gaat om het onthouden van informatie aan de passagiers ten aanzien van hun rechtspositie.

*De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,  
namens deze:  
de Inspecteur-Generaal Verkeer en Waterstaat,  
J. Thunnissen.*