

Beleidskompasformulier voor internetconsultatie

Instructie voor gebruik:

Dit is het formulier voor de beantwoording van de Beleidskompasvragen ten behoeve van internetconsultatie. Per 29 maart 2023 worden bij nieuwe internetconsultaties de antwoorden op de vragen van het Beleidskompas gepubliceerd. Let op dat dit formulier op enkele punten afwijkt van het reguliere Beleidskompasformulier, aangezien dit formulier terugblijkt op de stappen voorafgaand aan de consultatie.

Alle tekstvakken in het formulier dienen te worden ingevuld en vragen mogen niet worden verwijderd. Indien het voorstel een technische wijziging betreft of om een andere reden beleidsarm is, kan bij de vragen die niet van toepassing zijn worden volstaan met het invullen van "n.v.t."

Verwijder de cursief gedrukte tekst na beantwoording van de vragen.

Titel:

(Vul hier de publicatietitel van de internetconsultatie in)

Tijdelijk besluit limitering aansprakelijkheid voor terrorismeschade luchtvaart

∞ Wie zijn belanghebbenden en waarom?

[Toelichting](#)

Hulpvragen

- Wie zijn direct of indirect belanghebbenden bij het betreffende vraagstuk?

Slachtoffers van mogelijke terroristische aanslagen; luchthavenexploitanten (zoals Schiphol); luchtvervoerders (zoals KLM).

- Wie beschikken er over relevante kennis over en ervaring met het vraagstuk?

Nationaal Coördinator Terrorismebestrijding en Veiligheid (NCTV), Verbond voor verzekeraars, Nederlandse Herverzekeringsmaatschappij voor Terrorismeschaden (NHT) en Schiphol.

- Op welke wijze zijn belanghebbenden tot nu toe in de verschillende fasen van het beleidstraject betrokken?

Tijdens de interdepartementale afstemming zijn de grote luchthavenexploitanten en luchtvervoerders benaderd (Schiphol, sector coördinator voor regionale luchthavens, KLM, TUI fly, Corendon Dutch Airlines en Transavia) en het Verbond van Verzekeraars (VvV).

1. Wat is het probleem?

[Toelichting](#)

Hulpvragen

a) Wat is het probleem?

Op 23 juli 2014 is het Tijdelijk besluit limitering aansprakelijkheid voor terrorismeschade in werking getreden. Dit besluit beperkt de aansprakelijkheid van luchthavenexploitanten en luchtvervoerders voor terrorismeschade als gevolg van het tekortschieten in een wettelijke beveiligingstaak tot het redelijkerwijze te verzekeren bedrag (op dit moment USD 1,5 miljard). Dit besluit vervalt na verloop van 10 jaar, op 23 juli 2024. Als dit besluit niet opnieuw wordt vastgesteld, dan zijn luchthavenexploitanten en luchtvervoerders onbeperkt aansprakelijk voor een omvang die niet verzekeraar is. Hun continuïteit kan hierdoor in gevaar worden gebracht. Dit kan ook weer tot gevolg hebben dat slachtoffers hun schade niet vergoed krijgen.

b) Wat zijn de oorzaken van het probleem?

In 2003 is de Luchtvaartwet zodanig gewijzigd, dat wettelijke taken in het kader van de beveiliging van de burgerluchtvaart voortaan niet langer door de overheid werden uitgevoerd, maar door luchthavenexploitanten en luchtvervoerders. In de uitvoering van deze taken hadden luchthavenexploitanten en luchtvervoerders beperkte vrijheid, omdat de kwaliteit van de beveiligingscontroles publiekrechtelijk en op gedetailleerde wijze was geregeld. De risico's op de verwezenlijking van veiligheidsrisico's waren dus geminimaliseerd, maar tekortkomingen in de uitvoering konden niet worden uitgesloten. Tegelijkertijd werd het risico op tekortkomingen vergroot door de reële kans op terroristische aanslagen, waarbij terroristen het uitdrukkelijke doel hebben om beveiligingsmaatregelen te doorbreken. Dit bracht een aansprakelijkheidsrisico mee voor luchthavenexploitanten en luchtvervoerders, dat zij voorheen niet liepen. Daar kwam bij dat terrorismeschade als gevolg van aansprakelijkheid maar beperkt verzekeraar was. Dit heeft geleid tot het Tijdelijk besluit limitering aansprakelijkheid voor terrorismeschade, dat in werking trad op 23 juli 2004 en aansprakelijkheid beperkte tot het maximale bedrag dat redelijkerwijs te verzekeren was. Het besluit kwam na 10 jaar te vervallen, waarna het besluit opnieuw is vastgesteld, omdat de omstandigheden niet waren gewijzigd: tekortkomingen in de beveiligingscontroles konden niet worden uitgesloten, de kans op een terroristische aanslag was nog steeds reëel en terrorismeschade was nog steeds beperkt verzekeraar. Inmiddels, weer 10 jaar later, zijn de voornoemde omstandigheden evenmin gewijzigd.

c) Wat is de omvang van het probleem?

Het risico betreft onbeperkte aansprakelijkheid van luchthavenexploitanten en luchtvervoerders voor terrorismeschade die in omvang beperkt te verzekeren is. Gelet op het actuele nationaal dreigingsniveau (NCTV) - "substantieel" - is een terroristische

aanslag in Nederland reëel. Mocht een aanslag zich voordoen en luchthavenexploitanten en luchtvervoerders aansprakelijk zijn voor terrorismeschade waarbij de schade het maximaal te verzekeren bedrag overschrijdt, dan kan hun continuïteit in gevaar worden gebracht en zijn de gevolgen voor alle betrokkenen groot.

d) Wat is het huidige beleid en wat heeft de evaluatie opgeleverd?

Zie (b).

e) Wat gebeurt er als de overheid niets doet (Nuloptie)? Wat rechtvaardigt overheidsinterventie?

Als de overheid niets doet, zien luchthavenexploitanten en luchtvervoerders zich geconfronteerd met een onverzekerbaar aansprakelijkheidsrisico voor terrorismeschade dat in omvang niet is te overzien. Als dit risico zich verwezenlijkt kan hun continuïteit in gevaar worden gebracht. Dit heeft grote gevolgen. Tegelijkertijd ligt het buiten hun eigen invloedssfeer om dit risico te beperken: zij zijn wettelijk verplicht om beveiligingstaken uit te voeren; een tekortschieten in de uitvoering van deze taken is praktisch niet uit te sluiten; terrorisme is erop gericht om een tekortschieten te bewerkstelligen en de kans daarop is de afgelopen jaren onverminderd reëel gebleven.

Tegen deze achtergrond is overheidsinterventie gerechtvaardigd.

2. Wat is het beoogde doel?

[Toelichting](#)

Hulpvragen

a) Wat zijn de beleidsdoelen?

Beperking van aansprakelijkheid voor terrorismeschade voor luchthavenexploitanten en luchtvervoerders wegens het tekortschieten in wettelijke beveiligingstaken tot het maximale bedrag dat zij redelijkerwijs kunnen verzekeren. Voorkomen moet worden dat de continuïteit van de betrokken luchthaven of luchtvervoerder in gevaar kan komen, mede gelet op de vlucht- en vliegtuigafwikkeling als onderdeel van een "vitaal proces":

[Overzicht vitale processen | Vitale infrastructuur | Nationaal Coördinator Terrorismebestrijding en Veiligheid \(nctv.nl\)](#)

b) Aan welke [duurzame ontwikkelingsdoelen \(sustainable development goals, SDG's\)](#) en [brede welvaartsuitkomsten](#) dragen de doelen bij?

16. Vrede, Justitie en Sterke publieke diensten.

3. Wat zijn opties om het doel te realiseren?

[Toelichting](#)

Hulpvragen

- a) Wat zijn kansrijke aangrijpingspunten om het doel te realiseren?

Opnieuw vaststellen van het Tijdelijk besluit limitering aansprakelijkheid voor terrorismeschade luchtvaart voor de duur van 10 jaar.

- b) Wat zijn, gegeven de aangrijpingspunten, kansrijke beleidsopties?

Zie (a)

- c) Wat is de [beleidstheorie \(doelenboom\)](#) per kansrijke beleidsoptie?

N.v.t.

4. Wat zijn de gevolgen van de opties?

[Toelichting](#)

Hulpvragen

- a) Wat zijn de verwachte gevolgen per beleidsoptie?

De onbeperkte aansprakelijkheid voor onverzekerbare schade wordt voorkomen. Dit vergroot de duidelijkheid over het schadeverhaal, zou een aanslag zich onverhoopt voordoen.

- b) Welke [verplichte toetsen](#) zijn van toepassing en wat zijn daarvan de uitkomsten (voor zover bekend)?

Uitsluitend advies Afdeling Advisering Raad van State.

5. Wat is de voorkeursoptie?

[Toelichting](#)

Hulpvragen

a) Wat is het voorstel?

Het opnieuw vaststellen van het Tijdelijk besluit limitering aansprakelijkheid voor terrorismeschade luchtvaart.

b) Hoe houdt het voorstel rekening met:

- [doeltreffendheid](#) en [doelmatigheid](#);
- uitvoerbaarheid voor alle relevante partijen (inclusief [doenvermogen](#), [regeldruk](#) en [handhaving](#));
- brede maatschappelijke impact?

Het besluit betreft een gerichte oplossing van het probleem: onbeperkte aansprakelijkheid voor onverzekerbare schade wordt voorkomen. Voor zover de schade wel redelijkerwijze te verzekeren is, blijven de luchthavenexploitanten en luchtvervoerders aansprakelijk jegens derden.

c) Wat zijn de risico's en onzekerheden van dit voorstel?

Geen

d) Hoe ziet de voorgenomen [monitoring en evaluatie](#) eruit?

N.v.t. De voorkeursoptie betreft een tijdelijk besluit van 10 jaar. Na 10 jaar kan opnieuw worden afgewogen of een beperking noodzakelijk is.