

Staatssteun aan luchthavens en luchtvaartmaatschappijen

Staatssteun aan luchthavens en luchtvaartmaatschappijen

De Europese Commissie is op 27 augustus begonnen met een openbare raadpleging over staatssteun in de luchtvaartsector. De consultatie loopt tot 8 oktober 2024.

In de richtsnoeren staatssteun aan luchthavens en luchtvaartmaatschappijen van 2014 (“de richtsnoeren luchtvaartsteun”) zijn criteria vastgesteld op grond waarvan bepaalde staatssteunmaatregelen aan luchtvaartmaatschappijen en luchthavens verenigbaar zijn met de eenwording van de markt. Het doel van de richtsnoeren luchtvaartsteun is sectorspecifieke richtsnoeren te bieden over het begrip “steun in de luchtvaartsector” en de verenigbaarheidsvoorwaarden voor staatssteun te beschrijven.

De richtsnoeren van 2014 betreffende staatssteun aan luchthavens en luchtvaartmaatschappijen voorzien in:

- de interpretatie van het begrip “staatssteun” met betrekking tot overheidsinterventies ten behoeve van luchthavens en luchtvaartmaatschappijen;
- de verenigbaarheidsvoorwaarden voor investeringssteun aan luchthavens met maximaal 5 miljoen passagiers per jaar;
- de verenigbaarheidsvoorwaarden voor exploitatiesteun aan luchthavens met maximaal 3 miljoen passagiers per jaar;
- de verenigbaarheidsvoorwaarden voor aanloopsteun aan luchtvaartmaatschappijen voor nieuwe routes op regionale

luchthavens met maximaal 5 miljoen passagiers per jaar;
en

- de verenigbaarheidsvoorwaarden voor steunmaatregelen van sociale aard voor bepaalde categorieën reizigers.

Alle staatssteun waarin de richtsnoeren voorzien, ongeacht of deze individueel of in het kader van een steunregeling wordt verleend, moet door de lidstaten vooraf bij de Europese Commissie worden aangemeld om formeel te worden goedgekeurd voordat de steun kan worden verleend.

Noodzaak tot wijziging

De richtsnoeren luchtvaartsteun werden in 2018 gewijzigd om de specifieke regeling voor exploitatiesteun aan luchthavens te verlengen met maximaal 700 000 passagiers per jaar, tot 3 april 2024, d.w.z. tot het einde van de overgangperiode van 10 jaar voor exploitatiesteun aan alle regionale luchthavens die is opgenomen in de richtsnoeren luchtvaartmaatschappijen. De richtsnoeren luchtvaart werden vervolgens in 2023 gewijzigd om de overgangperiode van 10 jaar voor exploitatiesteun aan alle regionale luchthavens met nog eens 3 jaar te verlengen, van 2024 (toen de steun oorspronkelijk zou aflopen) tot 2027, om de gevolgen van de COVID-19-pandemie op te vangen.

De luchtvaartsector heeft zich sinds de vaststelling van de richtsnoeren luchtvaart aanzienlijk ontwikkeld. Het standpunt van de Commissie uit de geschiktheidscontrole van het moderniseringspakket voor staatssteun van 2012 (hierna “de geschiktheidscontrole” genoemd) is gebleken dat de richtsnoeren luchtvaartsteun op middellange termijn moeten worden gewijzigd, met name om ervoor te zorgen dat zij volledig in overeenstemming zijn met de doelstellingen van de Green Deal.

Oproep tot het indienen van bewijsmateriaal

Tegen deze achtergrond is de Commissie voornemens de richtsnoeren voor de luchtvaart te herzien. Daarbij zal de Commissie ter wille van de samenhang moet ook worden nagegaan welke opties er zijn om steun aan de luchtvaartsector te verlenen op een andere manier dan in het kader van de richtsnoeren luchtvaartrichtsnoeren.

De Commissie nodigt de actoren van de luchtvaartsector nu uit om hun mening over de huidige richtsnoeren in te dienen om na te gaan of deze moeten worden herzien.

De door de Commissie gelanceerde oproep tot het indienen van bewijsmateriaal heeft met name tot doel:

1. de ontwikkeling van de luchtvaartsector en zijn behoeften sinds de vaststelling van de richtsnoeren in 2014 te onderzoeken en de besluitvormingspraktijk van de Commissie met betrekking tot de richtsnoeren te evalueren;
2. na te gaan of de richtsnoeren moeten worden geactualiseerd en vereenvoudigd om de administratieve lasten te verminderen en de naleving door de lidstaten te verbeteren; en
3. na te gaan hoe de richtsnoeren beter kunnen worden afgestemd op de prioriteiten van de Europese Green Deal.

Alle belanghebbenden, luchthavens, luchtvaartmaatschappijen, brancheorganisaties en grondafhandelaars worden verzocht hun standpunten kenbaar te maken via de volgende link naar de documenten van de openbare raadpleging:

[Staatssteun in de luchtvaartsector – Richtsnoeren van de Commissie inzake luchthavens en luchtvaartmaatschappijen \(herziening\) \(europa.eu\)](#)

Alle feedback op de oproep tot het indienen van bewijsmateriaal en de openbare raadpleging zal worden gepubliceerd op het portaal van de Europese Commissie.

PG Hoge Raad: 'CAH en Hasco handelden onrechtmatig in mislukking wijnproject rond de luchthaven Hato (Curacao)'

PG Hoge Raad: 'CAH en Hasco handelden onrechtmatig in mislukking wijnproject rond de luchthaven Hato (Curacao)'

Inhoudsindicatie

Caribische zaak. Aansprakelijkheidsrecht. Onrechtmatige daad. Gerechtvaardigd vertrouwen op onjuist gebleken indruk dat vervulling van opschortende voorwaarde in erfpachtovereenkomst slechts een formaliteit zou zijn? Ontbreken van toestemming (clearance) van burgerluchtvaartautoriteit Curaçao.

Birdstrikes

De Procureur-generaal (PG) bij de Hoge Raad der Nederlanden

heeft op 21 juni 2024 geconcludeerd dat de overheidsvennootschappen Curaçao Airport Holding NV (CAH) en Hato Assets Company nv (Hasco) onrechtmatig hebben gehandeld jegens Wijnmakerij Curaçao nv (Wijnmakerij). Dit volgt uit de mislukte ontwikkeling van een wijngaard en wijnmakerij. De conclusie van de PG bevestigt een eerder oordeel van het gemeenschappelijk Hof van Justitie van Aruba, Curaçao, Sint-Maarten, Bonaire, Sint-Eustatius en Saba, dat CAH en Hasco aansprakelijk zijn voor de door Wijnmakerij geleden schade, nader op te maken bij staat.

De zaak draait om een project dat begin 2014 van start ging met de oprichting van

Wijnmakerij, bedoeld voor de commerciële teelt van wijndruiven en het opzetten van een wijnmakerij op het terrein van Hasco, een dochteronderneming van CAH. Na een Memorandum of Understanding (MoU) op 17 april 2014 werden de uitgangspunten vastgelegd voor de huur van het Landhuis Hato, dat als onderdeel van het project zou dienen. Begin 2014 begon Wijnmakerij met voorbereidingen op de gronden van CAH en Hasco en Curaçao Airport Partners (CAP), waarbij 150 wijnstokken werden geplant.

De huur van het Landhuis werd officieel op 12 juni 2014 vastgelegd, en de Winery opende op 28 november 2014. In januari 2015 werd een leningsovereenkomst afgesloten met Korpodeko, waarbij een recht van hypotheek zou worden verstrekt op de erfpacht van de gronden. In september 2015 werd de erfpachtovereenkomst getekend, maar het leek al snel dat het verkrijgen van een goedkeuring van de Curaçao Civil Aviation Authority (CCAA) problematisch zou zijn.

Juridische strijd

De problemen begonnen van CAP eind 2015 de gebruiksovereenkomst met Wijnmakerij opzegde, met de mededeling dat de gronden nodig waren voor eigen bouwprojecten. Een onafhankelijk onderzoek naar de risico's

van 'birdstrikes' rond luchthaven Hato werd gestart, maar de CCAA weigerde in maart 2016 de benodigde clearance, waardoor het project van Wijnmakerij niet verder kon worden ontwikkeld. In mei 2016 heeft wijnmakerij CAH en Hasco aansprakelijk gesteld voor de schade en in november 2016 werd het terrein door Wijnmakerij ontruimd. In de rechtszaak vorderde Wijnmakerij een verklaring voor recht dat CAH en Hasco onrechtmatig hadden gehandeld en schadevergoeding vorderde. Het Gerecht in Eerste Aanleg van Curaçao (GEA) wees deze vorderingen af. In hoger beroep oordeelde het hof echter dat CAH en Hasco onrechtmatig hadden gehandeld door Wijnmakerij ten onrechte te doen geloven dat de toestemming van CCAA slechts een formaliteit zou zijn.

Het hof gaf aan dat CAH en Hasco gerechtvaardigde verwachtingen bij Wijnmakerij hadden gewekt, wat tot schade leidde.

Cassatie

CAH en Hasco stelde cassatie in tegen dit oordeel. De cassatiemiddelen van CAH en Hasco waren voornamelijk gericht tegen de bevindingen van het hof over de door CAH en Hasco gewekte verwachtingen bij Wijnmakerij en de beoordeling van de risico's en verantwoordelijkheden. De PG concludeerde echter dat de klachten van CAH en Hasco ongegrond waren en dat het hof juist had geoordeeld. Het oordeel dat CAH en Hasco verantwoordelijk waren voor de schade van Wijnmakerij moet dus volgens de PG in stand gehouden worden. Wat de rechters van de Hoge Raad vinden, wordt later bekend gemaakt. Maar in de meeste gevallen worden de adviezen van de PG aan de Hoge Raad overgenomen.

Bron: Jomaira Angela, Curacao 12 augustus 2024.

[Advies PG aan de Hoge Raad](#)

Breda Airport biedt vanaf nu nieuwe milieuvriendelijkere brandstof AVGAS UL94

Breda Airport biedt vanaf nu nieuwe milieuvriendelijkere brandstof AVGAS UL94

Bosschenhoofd, 28 juni 2024

Breda International Airport is sinds begin mei als eerste luchthaven in Nederland begonnen met het aanbieden van Avgas UL94. Deze nieuwe brandstof is vergelijkbaar met andere luchtvaartbrandstoffen, maar dan zonder het ingrediënt TEL (TetraEthyllood). Hierdoor is deze nieuwe brandstof milieuvriendelijker. De aanduiding UL betekent “unleaded”, oftewel loodvrij.

Directeur Jan Voeten legt uit: “Als regionaal vliegveld zijn we ons zich sterk bewust van onze maatschappelijke rol en wensen daar ook uitdrukkelijk een voortrekkersrol in te spelen. Na een grondige analyse bleek dat deze brandstof kan gebruikt worden door het grootste deel van de toestellen die op Breda Airport vliegen of ons vliegveld aandoen.”

Door deze nieuwe brandstof aan te bieden naast de klassieke Avgas 100LL biedt Breda Airport een interessant alternatief voor piloten. Bovendien is de prijs aan de pomp op dit moment 50 Eurocent per liter lager dan de traditionele

vliegtuigbrandstof.

“UL94 is een gecertificeerde luchtvaartbrandstof die alle kwalitatieve eigenschappen heeft van de klassieke AVGAS, maar zonder TEL” gaat Sven Schepers, Directeur van brandstofdistributeur Check Six, verder. “Het staat vliegvelden toe een groot deel van hun vloot te laten vliegen op een milieuvriendelijkere variant zonder daarbij kostbare technische aanpassingen te moeten doen aan de vliegtuigen, en dit tegen een prijs die aanmerkelijk lager ligt dan de klassieke brandstof. Letterlijk een win-winsituatie dus.”

Over Breda International Airport:

Breda International Airport (BIA) is een groeiende, modern uitgeruste regionale luchthaven die diverse EASA Approved Training Organisations, vliegtuigonderhoud en hoogtechnologische bedrijven huisvest. Met zijn hoogwaardige kantoorruimte, hangaars en horeca biedt het vliegveld ook diverse state of the art voorzieningen voor internationale zakenvluchten en de recreatieve luchtvaart. Tevens faciliteert het permanent een luchtvaartmuseum met een eigen, unieke vliegende collectie evenals de oudste parachutistenvereniging van Nederland. Kortom, Breda International Airport – Where History Flies In Formation With The Future.

Over Check Six:

Check Six is een onafhankelijk distributeur in luchtvaartbrandstoffen die zich als doel gesteld heeft een kwalitatieve service te bieden naar kleine en middelgrote vliegvelden en helihavens.

Check Six tracht naast het aanbieden van de klassieke luchtvaartbrandstoffen ook een aanspreekpunt te zijn en zijn klanten te begeleiden in de transitie naar nieuwe types van brandstoffen zoals UL94 en SAF (Sustainable Aviation Fuel).

Voor meer informatie:

Breda Airport

Contact: Jan Voeten

j.voeten@breda-airport.eu

Check Six Aviation Fuels

Contact: Sven Schepers

inquiry@checksix.eu

Embracing innovation at Farnborough International Airshow 2024

Embracing innovation at Farnborough International Airshow 2024

Author: Juriaan Kellermann, CEO of Fokker Next Gen

- **Commitment to Hydrogen Combustion Technology:**

At Fokker Next Gen, we are the only OEM focused solely on developing a hydrogen combustion-powered jet airliner by 2035, aiming for sustainable and efficient air travel.

- **Navigating Industry Shifts:**

Despite the current industry emphasis on Sustainable Aviation Fuel (SAF) and SAF-hybrid electric aircraft, we remain dedicated to hydrogen technology as the ultimate

solution for zero-carbon emissions.

- **Collaboration and Innovation:**

Our journey towards hydrogen-powered aviation is strengthened through robust partnerships and innovative collaborations, with productive engagements at Farnborough International Airshow 2024.

- **Strategic Direction and Future Vision:**

The airshow reaffirmed our strategic focus on hydrogen combustion, positioning us at the forefront of sustainable aviation and inviting industry collaboration to achieve true zero-carbon emissions.

[Read the article](#)

Strategisch belang van vrachtluchten

Strategisch belang van vrachtluchten



Auteur: Mr. Frans Vreede

Nog steeds vinden juridisch stroperige discussies plaats over de toegang van full freighter (vracht)vliegtuigen op Schiphol. Door de aard van hun operaties krijgen deze veelal niet de benodigde slots. Met een beroep op de Europese slotverordening vinden met name de operators van point-to-point vakantievluchten dat dit zo moet blijven.

Het gaat hier nu even niet om de argumenten voor en tegen; daar is al het nodige over gezegd, en ook in eerdere publicaties in NT besproken en zijn de tegens weerlegd.

Waar het wél om gaat, is dat er een nieuwe geopolitieke realiteit in de wereld is. Oorlogen in Oekraïne en het Midden-Oosten, terrorisme in de Rode zee, een toenemend aantal natuurrampen, migranten- en vluchtelingenstromen. Grote hoeveelheden hulpgoederen zijn daarvoor nodig. Door de ontwikkelingen in Amerika bereidt Europa zich voor op het opvoeren van de eigen defensie waarbij de term oorlogseconomie steeds luider klinkt. Dat heeft grote gevolgen, ook voor de logistiek.

Die staat nu al onder grote druk. De recente 61 miljard dollar voor Oekraïne van President Biden leidt tot spoed-transporten van zeer grote hoeveelheden militaire goederen, van Amerika naar Polen, en vandaar via verborgen netwerken naar Oekraïne. En ook daar komen de full freighters in beeld. Amerikaanse militaire transportvliegtuigen kunnen het bij lange na niet alleen aan, waardoor de hulp van full freighters wordt ingeroepen. Daardoor ontstaat een grote toename van het aantal vrachtoperaties, terwijl het aantal full freighters is beperkt tot ca. 2300 wereldwijd.

De geopolitiek ontwikkelingen tonen eens te meer aan hoe onmisbaar full freighters zijn in de internationale. Sterker, in het huidige tijdsgewricht zijn hun operaties van strategisch belang en moeten zo ook in juridisch opzicht worden gezien.

Dat brengt mee dat iedere op vrachtoperaties toegeruste luchthaven de vrachtvliegtuigen zoveel mogelijk moet

faciliteren. En dat gebeurt ook.

Maar niet op Schiphol, hoewel daar – kant-en-klaar – een uitstekende infrastructuur voor de afhandeling van vrachtluchten klaarligt. Niettemin gaan de vakantievluchten vóór, en worden veel full freighters met een beroep op Europese regels van Schiphol geweerd.

Dat gaat echt niet langer. Wat er zij van de slotbezwaren, ze moeten per direct en op het hoogste niveau worden weggenomen. Het strategische belang van full freighters in een nieuwe geopolitieke realiteit rechtvaardigt dat zonder meer. Geef full freighters een juridische status aparte, inhoudende dat die operaties voorlopig buiten de slotregelgeving om op Schiphol worden toegestaan. En waar gáát het om: slechts 4 à 5 % van alle vluchten van en naar Schiphol, véél minder dan de vakantievluchten.

Uitblijven van onmiddellijke actie is naar mijn mening gelet op de internationale crisissituatie niet verantwoord.

Afscheid van de Fokker Heritage Trust

Afscheid van de Fokker Heritage Trust

Door: Peter de Raaf

Het bestuur van de stichting Fokker Heritage Trust (FHT) heeft na 28 jaar de leiding van de stichting overgedragen aan een nieuw enthousiast team opvolgers, dat grote plannen heeft voor

de toekomst. Dit gebeurde op 11 juni 2024 in het luchtvaartmuseum Aviodrome in Lelystad.

Het oude bestuur, bestaande uit ondergetekende als voorzitter, Arno van der Holst, Michael Zwartelé en Peter van de Noort, heeft de FHT in 1996 opgericht om de historische erfenis van het failliete Fokker voor het nageslacht te redden en te behouden. Wij slaagden erin om met hulp van duizenden betrokken particulieren, bedrijven en overheid binnen enkele weken 2,6 miljoen gulden bijeen te krijgen om het Fokker erfgoed van de curatoren aan te kopen en te behouden. Tot deze collectie behoren onder meer, naast het Fokker archief en duizenden Fokker memorabilia, vliegtuigen en de Fokker Spin uit 1912, thans een van de oudste vliegtuigen ter wereld.

Het nieuwe bestuur van de Fokker Heritage Trust bestaat uit vertegenwoordigers van gerenommeerde luchtvaarthistorische organisaties: het Nationaal Militair Museum, Collectiebeheer Aviodrome en het Nederlands Transport Museum.

Het voorzitterschap wordt ingevuld door Rick Van der Graaf tevens voorzitter van de Nationale Federatie Historische Luchtvaart. Wij, het oude bestuur, nemen daarom met een gerust hart afscheid van de FHT.



Voorzitter P. de Raaf kreeg uit handen van de curatoren van Fokker de oorkonde waarmee Fokker in 1949 het predikaat Koninklijk kreeg van Koningin Juliana. Daarmee werd het erfgoed symbolisch overgedragen.



Hoge Raad oordeelt: Kabinet kan niet zomaar vluchten op Schiphol minderen

Hoge Raad oordeelt: Kabinet kan niet zomaar vluchten op Schiphol minderen

De Nederlandse regering mag niet zomaar vluchten schrappen op Schiphol om de geluidshinder van de luchthaven te beperken. Hiervoor moet altijd eerst een Europese procedure worden gevolgd. De beslissing van het gerechtshof Amsterdam dat de Nederlandse Staat twee voorgenomen maatregelen mocht doorvoeren om de geluidshinder van Schiphol te verminderen, blijft niet in stand. Voor de maatregelen moet op grond van Europese regels een procedure van evenwichtige aanpak ofwel de balanced approach worden gevolgd.

Dat heeft de Hoge Raad op vrijdag 12 juli 2024 geoordeeld.

Uitspraak Hoge Raad

De Hoge Raad oordeelt dat de voorgenomen Experimenteerregeling vaststelt dat rondom Schiphol de ruimte bestaat voor maximaal 460.000 vliegtuigbewegingen per jaar. Het oordeel van het hof dat de voorgenomen Experimenteerregeling geen aantallen vliegtuigbewegingen voorschrijft en het daarop gebaseerde oordeel van het hof dat de voorgenomen Experimenteerregeling niet onmiskenbaar in strijd is met de regels voor een

experiment in de Wet luchtvaart (art. 8.23a Wlv), zijn volgens de Hoge Raad niet juist en kunnen daarom niet in stand blijven.

Verder oordeelt de Hoge Raad dat het hof ten onrechte heeft beslist dat de voorgenomen maatregelen zijn uitgezonderd van het doorlopen van de door Europese regels voorgeschreven procedure van de evenwichtige aanpak. Omdat de voorgenomen maatregelen tot gevolg hebben dat de toegang tot of de operationele capaciteit van Schiphol wordt beperkt door het huidige aantal toegestane vliegtuigbewegingen van 500.000 terug te brengen naar 460.000 per jaar, zijn de voorgenomen maatregelen aan te merken als een geluidsgerelateerde exploitatiebeperking in de zin van de Europese verordening. Deze verordening biedt geen aanknopingspunt om een tijdelijke en experimentele maatregel die tot gevolg heeft dat de toegang tot of de operationele capaciteit van een luchthaven wordt beperkt, van het toepassingsgebied uit te zonderen. De Staat kan de voorgenomen maatregelen dan ook slechts invoeren als de procedure van de evenwichtige aanpak is doorlopen.

[Lees de publicatie op rechtspraak.nl](#)

Herziening EAR for Unmanned Aircraft Systems

Herziening EAR for Unmanned

Aircraft Systems

Het Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA) heeft een herziening (vanaf juli 2024) van de [Easy Access Rules for Unmanned Aircraft Systems \(Verordeningen \(EU\) 2019/947 en 2019/945\)](#) gepubliceerd.

Deze herziening omvat [Gedelegeerde Verordening \(EU\) 2024/1108 van de Commissie](#) en [Uitvoeringsverordening \(EU\) 2024/1110](#) van de Commissie om de initiële en permanente luchtwaardigheid van UAS die in de specifieke categorie worden geëxploiteerd, aan te pakken.

De EAR voor onbemande luchtvaartuig systemen kunnen gratis worden gedownload op de EASA-website:

[Download op de EASA-website](#)

**EASA ondersteunt de
opschaling van duurzame
luchtvaartbrandstoffen**

**EASA ondersteunt de
opschaling van duurzame
luchtvaartbrandstoffen**

EASA ondersteunt de opschaling van duurzame vliegtuigbrandstoffen (SAF), via het nu operationele EU SAF

Clearing House, als een cruciale stap voorwaarts in het verminderen van luchtvaartemissies. De missie van het EU SAF Clearing House is om zoveel mogelijk barrières weg te nemen ter ondersteuning van de EU- en internationale inzet van SAF's en de goedkeuring van nieuwe SAF-routes.

Snelle acceptatie van SAF wordt gezien als de snelste manier om de ecologische voetafdruk van de luchtvaart te verbeteren, maar om dit te laten gebeuren is het essentieel dat er meer SAF beschikbaar is voor gebruik en dat de voorraad voldoet aan de strenge eisen voor toepassing in de luchtvaart.

Het SAF-clearinghouse van de EU fungeert als een one-stop-shop voor brandstofproducenten om hen alles te bieden wat nodig is voor een efficiënte ASTM D4054-standaardevaluatie, de standaard waartegen nieuwe SAF-routes worden geëvalueerd, inclusief "pre screening", gedeeltelijke financiering voor testen en het schrijven van rapporten.

Volgens EASA zal de vraag naar SAF zal steeds meer toenemen om te voldoen aan de doelen die in de [ReFuelEU-verordening voor de luchtvaart](#) zijn opgenomen. Via het SAF-clearinghouse van de EU wil EASA ervoor zorgen dat de brandstofindustrie de steun krijgt die nodig is om SAF voor de luchtvaart te ontwikkelen, zodat hun innovatie-inspanningen niet tevergeefs zijn en er meer SAF op de markt wordt gebracht.

Zie ook een infographic overzicht van de [diensten van het EU SAF Clearing House](#).

Bron: EASA Newsroom, 9 juli 2024

Bron: EASA Newsroom, 9 juli 2024

Landende luchtballon leidt tot financiële strop voor schapenfokker

Landende luchtballon leidt tot financiële strop voor schapenfokker

Een ballonvaarder moet schadevergoeding betalen aan schapenboer, wegens onrechtmatige daad.

In het kort: de ballonvaart was op 28 september 2021. De ballonvaarder is laag over weiland met schapen gevaren en in aangrenzend weiland geland. Een groot deel van de zwangere dieren krijgt van de stress een miskraam. De boer claimt schade, maar volgens het ballonbedrijf kan er niets worden bewezen. Ruim tweeënhalf jaar later stonden zij in de rechtbank van Rotterdam tegenover de kantonrechter. Volgens het ballonvaartbedrijf was er niet zoveel aan de hand. De passagiers in het mandje verklaarden 'dat zij geen onrust onder schapen hebben gezien'.

Daar dacht de rechter anders over:

"De piloot heeft zelf tijdens de eerste zitting verklaard dat aan die verklaringen niet veel waarde kan worden gehecht. Dat komt doordat de passagiers met het oog op hun veiligheid met de rug naar de landingsplek moeten gaan staan, en omdat zij waarschijnlijk niet goed hebben opgelet, door de euforie."

De Kantonrechter heeft in zijn uitspraak van 14 juni 2024 de geëiste schadevergoeding gedeeltelijk toegewezen.

Zaaknummer: 9802246 CV EXPL 22-10961. Zie voor het vonnis de

[Link](#)