

Aerospace European Conference

Aerospace European Conference

We are excited to announce that the **2024 European Aerospace Conference** will take place **from 11 to 13 September 2024** at the iconic **Palace of Versailles** (<https://lnkd.in/dhzTr696>) in **Paris, France!** Held in conjunction with **the 2024 European Aerospace Summit** (<https://www.aidaa.it>) and **CEAS 2024** (<https://ceas.org>), will bring together the brightest minds to explore and shape the future of the aerospace sector.

But that's not all, the conference will also be held alongside the **2024 European Aerospace & Defense Summit** (<https://lnkd.in/efyCSMBk>), a unique opportunity to discuss innovations at the intersection of aerospace and defense.

**Uitspraak Zeeland-west
Brabant: Weigering afgifte
LAPL-certificaat voor
recreatief vliegen. Beroep
gegrond**

Uitspraak Zeeland-west Brabant: Weigering afgifte LAPL-certificaat voor recreatief vliegen. Beroep gegrond

zaaknummer: BRE 23/10361

uitspraak van de enkelvoudige kamer van 5 december 2024 in de zaak tussen

[eiser], uit [plaats], eiser
(gemachtigde: mr. R.M. Schnitker),

en

de minister van Infrastructuur en Waterstaat (Inspectie Leefomgeving en Transport)

verweerder (gemachtigde: [gemachtigde]).

Inleiding

1 In deze uitspraak beoordeelt de rechtbank het beroep van eiser tegen de afwijzing van zijn aanvraag om afgifte van een EASA1 medisch certificaat klasse LAPL2 (hierna: LAPL-certificaat). De minister heeft deze aanvraag met het besluit van 22 mei 2023 afgewezen. Met het bestreden besluit van 14 september 2023 op het bezwaar van eiser heeft de minister de afwijzing van de aanvraag in stand gelaten.

1.1 De rechtbank heeft het beroep op 18 juni 2024 op zitting behandeld. Hieraan hebben deelgenomen:

eiser, de gemachtigde van eiser en de gemachtigde van de minister, vergezeld door drs. [persoon 1].

Zie link naar uitspraak:

<https://deeplink.rechtspraak.nl/uitspraak?id=ECLI:NL:RBZWB:2024:8238>

En naar de [pdf](#).

Rechtbank Noord-Holland: Vertraging als gevolg de- icing van het toestel. Vordering afgewezen

Rechtbank Noord-Holland: Vertraging als gevolg de- icing van het toestel. Vordering afgewezen

Datum uitspraak: 23-10-2024; Zaaknummer 9140489 \ CV EXPL
21-2312

De zaak in het kort

De passagiers hebben van de vervoerder (onder meer) compensatie gevraagd voor een meer dan 3 uur vertraagde vlucht. De vervoerder voert aan dat de vertraging het gevolg was van buitengewone omstandigheden, namelijk de-icing van het toestel. Door deze vertraging hebben de passagiers hun aansluitende vluchten gemist. Het betoog van de vervoerder slaagt. Daarom zal de vordering van de passagiers worden afgewezen.

De vervoerder heeft, onder verwijzing naar de overgelegde METAR, voldoende aannemelijk gemaakt dat er op de vluchtdatum sprake was van winterse weersomstandigheden op en rond de luchthaven van Schiphol. De oorzaak van de vertraging was volgens de vervoerder echter niet het slechte weer, maar (het wachten op) de de-icingprocedure. De kantonrechter gaat dan ook voorbij aan de stelling van de passagier dat de weersomstandigheden niet dusdanig waren dat er niet langer gevlogen kon worden.

De kantonrechter is van oordeel dat zowel het wachten op de-icing als de uitvoering van de de-icing procedure kunnen worden aangemerkt als buitengewone omstandigheden, mits voldoende onderbouwd. De vervoerder heeft voldoende onderbouwd dat hij afhankelijk is van de luchtverkeersleiding en de faciliteiten van Schiphol. De vervoerder heeft daarbij ook voldoende aannemelijk gemaakt dat de wachttijd wordt bepaald door de luchtverkeersleiding en dat de vervoerder hierop geen invloed kan uitoefenen. Gelet op deze en alle overige omstandigheden van het onderhavige geval is de kantonrechter dan ook van oordeel dat de vertraging is veroorzaakt door een buitengewone omstandigheid. De omstandigheid dat winterweer in januari niet als een verrassing voor de vervoerder kan komen maakt dit niet anders. Van de vervoerder kan niet worden verwacht dat hij bij de planning van zijn vluchten rekening houdt met de mogelijke omstandigheid dat een toestel moet worden ge-de-iced.

De vraag die de kantonrechter vervolgens beantwoord is of de vervoerder alle redelijke maatregelen heeft genomen om de vertraging van de passagiers op de eindbestemming(en) te beperken. De passagiers hebben in dit verband gesteld dat de vervoerder onvoldoende buffer in de overstaptijd heeft ingeruimd. Ook betwisten de passagiers dat zij zijn omgeboekt naar een redelijk alternatief. Er waren meerdere alternatieve vluchten beschikbaar die de passagiers met minder vertraging naar de verschillende eindbestemming(en) konden vervoeren. De kantonrechter overweegt dat de vervoerder in het stadium van de planning van de vlucht redelijkerwijs rekening moet houden

met het risico op vertraging. In dit geval was de vlucht echter dusdanig lang vertraagd dat, ook al had de vervoerder voldoende reservetijd in acht genomen, de passagiers hun aansluitende vlucht(en) niet meer had kunnen halen. Verder geldt dat alle passagiers met een vertraging van minder dan 24 uur op hun respectievelijke eindbestemming zijn aangekomen. Onder deze omstandigheden kan niet worden geoordeeld dat de alternatief aangeboden vlucht(en) geen redelijke maatregel vormen. Bovendien hebben de passagiers nagelaten om te bewijzen dat er nog plaats beschikbaar was op de door hen genoemde vluchten. De algemene stelling dat vluchten zelden volgeboekt zijn, is daartoe onvoldoende.

De vorderingen van de passagiers worden afgewezen.

Lees de uitspraak hier:
<https://uitspraken.rechtspraak.nl/details?id=ECLI:NL:RBNH0:2024:11217&showbutton=true&keyword=ECLI%253aNL%253aRBNH0%253a2024%253a11217&idx=1>

Hoge Raad: Curaçao Airport Holding moet schade vergoeden aan Wijnmakerij Curaçao

Hoge Raad: Curaçao Airport Holding moet schade vergoeden

aan Wijnmakerij Curaçao

De Hoge Raad heeft op 6 december 2024 de uitspraak van het Gemeenschappelijk Hof van Justitie in het voordeel van Wijnmakerij Curaçao bevestigd. Hiermee is het cassatieberoep van Curaçao Airport Holding (CAH) en Hato Assets Company (HASC0) verworpen, en blijft CAH verplicht om alle geleden schade van Wijnmakerij Curaçao te vergoeden. Deze zaak die sinds 2017 speelt, betreft de mislukte ontwikkeling van een wijngaard en wijnmakerij op Curaçao. Wijnmakerij Curaçao beheerde een wijngaard, een wijnmakerij, een bed and breakfast en organiseerde rondleidingen, maar moest deze activiteiten gedwongen stopzetten. In januari 2023 oordeelde het Hof dat CAH verantwoordelijk is voor de schade die uit deze sluiting voortkwam. Het cassatieverzoek dat CAH hiertegen indiende, is nu door de Hoge Raad afgewezen. Die oordeelde dat deze klachten niet kunnen leiden tot vernietiging van dat vonnis. (Hoge Raad, zaaknummer: 23/01518)

Bron:

<https://uitspraken.rechtspraak.nl/details?id=ECLI:NL:PHR:2024:666>

Rechtbank Breda: niet valt in te zien waarom zweefvlieger niet nog jaren probleemloos door zou kunnen blijven

vliegen

Rechtbank Breda: niet valt in te zien waarom zweefvlieger niet nog jaren probleemloos door zou kunnen blijven vliegen

Op 5 december 2024 deed de rechtbank Zeeland-West-Brabant in Breda uitspraak in het beroep tegen de afwijzing van de aanvraag van een zweefvlieger om afgifte van een EASA medisch LAPL-certificaat. De zweefvlieger is sinds 1975 recreatief piloot. Om zijn hobby te kunnen beoefenen dient de vlieger naast een vliegbrevet te beschikken over een medisch certificaat. Dit certificaat is het LAPL-certificaat.

In augustus 2020 had de zweefvlieger een depressieve fase. De ouderenpsychiater tot wie de zweefvlieger zich had gewend heeft een milde bipolaire stoornis vastgesteld. In 2023 heeft de zweefvlieger, die inmiddels geen medicijnen meer gebruikte, zich laten herkeuren.

Deze verklaarde de vliegmedisch ongeschikt voor de klasse LAPL.

De zweefvlieger heeft tegen dit besluit bezwaar gemaakt. De ILT heeft in de bezwaarfase twee onafhankelijk medisch adviseurs (OMA's) verzocht advies uit te brengen aan de medisch beoordelaar die het bezwaar van zweefvlieger behandelde. Het bezwaar is vervolgens ongegrond verklaard. De zweefvlieger heeft hiertegen beroep ingesteld.

Beoordeling door de rechtbank

De rechtbank is van oordeel dat het gelet op de specifieke situatie waarin de zweefvlieger zich bevindt voor de hand had gelegen om hem nader te laten onderzoeken door een psychiater met luchtvaartgeneeskundige expertise, omdat de zweefvlieger tientallen jaren zonder problemen recreatief gevlogen heeft. Dat de ouderenpsychiater een bipolaire stoornis bij hem heeft vastgesteld en dat deze aandoening chronisch van aard is en van karakter altijd latent aanwezig zal blijven, betekent op basis van de geldende wet- en regelgeving niet dat aan zweefvlieger geen LAPL-certificaat kan of kon worden verleend. De enkele verwijzing van de keuringsarts naar de diagnose die de ouderenpsychiater heeft gesteld en vervolgens de motivering van het bestreden besluit dat, gelet op het karakter van een bipolaire-I-stoornis en AMC11 MED.B.095, de zweefvlieger om die reden geen LAPL-certificaat kan krijgen, dragen het besluit niet. De rechtbank is van oordeel dat niet het gewicht had mogen worden toegekend aan de AMC's als is gedaan, omdat de AMC's slechts richtinggevend en instruerend van aard zijn. De rechtbank is daarom van oordeel dat de combinatie van het advies van de OMA's en de beoordeling van de medisch beoordelaar in de bezwaarfase niet voldoet aan de eisen uit MED.B.095 van deel 3 van bijlage IV, subdeel B van de Verordening.

De minister had, gelet op het in MED.B.095 vervatte voorschrift, opdracht moeten geven om de zweefvlieger (aanvullend) te laten onderzoeken door een psychiater met Luchtvaartgeneeskundige achtergrond, om de zweefvlieger op basis van de beste luchtvaartgeneeskundige praktijken te beoordelen en speciale aandacht te besteden aan de complete medische geschiedenis van zweefvlieger. De minister had deze opdracht moeten geven. Daarnaast is in het advies van de OMA's dat ten grondslag ligt aan het bestreden besluit, noch in de beoordeling van de medisch beoordelaar zelf, de omstandigheid dat zweefvlieger bijna vijftig jaar probleemloos heeft

gevlogen meegewogen, terwijl niet (zonder meer) is in te zien waarom zweefvlieger niet nog jaren probleemloos door zou kunnen blijven vliegen. Het enkele feit dat zweefvlieger in de tussentijd gediagnosticeerd is, is daarvoor onvoldoende. (Zaaknummer: BRE 23/10361)

Nieuwe uitspraak van het Duitse Bundesgerichtshof versterkt de positie van luchtvaartmaatschappijen

Nieuwe uitspraak van het Duitse Bundesgerichtshof versterkt de positie van luchtvaartmaatschappijen

Een recente uitspraak van het Duitse Bundesgerichtshof (BGH) van 24 september 2024, zaak nr. X ZR 136/23, heeft betrekking op de aansprakelijkheid van de luchtvaartmaatschappij jegens passagiers in geval van annulering van een vlucht als gevolg van buitengewone omstandigheden. In het bijzonder onderzocht de rechtbank of de gedaagde luchtvaartmaatschappij verplicht is om compensatie te betalen op grond van Verordening (EG) nr. 261/2004 na het annuleren van een vlucht als gevolg van een sneeuwstorm.

Inhoud van de zaak

De eiser eist van de luchtvaartmaatschappij een schadevergoeding op grond van Verordening (EG) nr. 261/2004 door middel van overgedragen rechten. De passagiers hadden op 27 februari 2020 om 18.15 uur een vlucht geboekt van Stuttgart naar Hamburg, die door de luchtvaartmaatschappij werd geannuleerd vanwege een sneeuwstorm in Stuttgart. Deze weergebeurtenis leidde tot vertraagde slots van de luchtverkeersleiding op de luchthaven van Stuttgart, waardoor aanzienlijke vertragingen op de hele luchthaven ontstonden. Met specifieke verwijzing naar deze vliegroute heeft de luchtvaartmaatschappij de rotatie geannuleerd omdat de weersomstandigheden op eerdere vluchten en de daaruit voortvloeiende vertragingen van het slot, in combinatie met vluchtbeperkingen als gevolg van de avondklok, een tijdige uitvoering van de vlucht naar Hamburg verhinderden. Deze beslissing werd genomen om ervoor te zorgen dat het vliegtuig de volgende dag zijn lijnvluchten vanuit Stuttgart kon uitvoeren. Als gevolg hiervan arriveerden passagiers in Hamburg met een vertraging van 12 uur en 44 minuten. De rechtbank kende de eiser aanvankelijk een schadevergoeding van 250 euro toe, maar het hof van beroep wees de vordering af, waarop de eiser hoger beroep instelde. De uitspraak geeft een goed inzicht van de “operationele modus” van luchtvaartmaatschappijen en verduidelijkt de voorwaarden waaronder luchtvaartmaatschappijen zijn vrijgesteld van compensatieverplichtingen.

Juridische motivering van het BVG

Het Bundesgerichtshof verwierp het beroep van de eiser en bevestigde de beslissing van het hof van beroep, waardoor de luchtvaartmaatschappij werd vrijgesteld van compensatie vanwege buitengewone omstandigheden. De uitspraak is gebaseerd op artikel 5, lid 3, van Verordening (EG) nr. 261/2004, op

grond waarvan luchtvaartmaatschappijen in buitengewone omstandigheden compensatie kunnen weigeren.

Het BGH heeft vastgesteld dat een sneeuwstorm kwalificeert als een buitengewone omstandigheid volgens de wet op de passagiersrechten, aangezien zwaar weer kan leiden tot vertragingen als gevolg van ATC-slotbeperkingen. Bovendien heeft het BGH gepreciseerd dat de versturende effecten van de sneeuwstorm, die al vertragingen veroorzaakte voor eerdere vluchten, ook in aanmerking kunnen worden genomen voor latere vluchten, zolang er een rechtstreeks verband bestaat tussen de buitengewone omstandigheid en de annulering. Luchtvaartmaatschappijen kunnen zich beroepen op buitengewone omstandigheden wanneer ze besluiten bepaalde vluchten te annuleren om verdere vertragingen in het hele schema te voorkomen. Daarom kijken de rechters niet alleen naar de individuele vlucht, maar naar het hele vluchtschema van de luchtvaartmaatschappij. De uitspraak stelt expliciet: *“Een luchtvaartmaatschappij is niet verplicht om alle lijnvluchten uit te voeren zonder rekening te houden met de gevolgen zolang deze haalbaar zijn; In plaats daarvan kan het manieren zoeken om verstoringen veroorzaakt door buitengewone omstandigheden op de operationele modus van het getroffen vliegtuig tot een minimum te beperken.”*

De rechtbank benadrukte dat luchtvaartmaatschappijen de vrijheid hebben om vluchten te annuleren wanneer zich buitengewone omstandigheden voordoen. Dit omvat het nemen van maatregelen om verstoring van volgende vluchten tot een minimum te beperken. Bijgevolg achtte het BGH het besluit van de luchtvaartmaatschappij om de vlucht naar Hamburg en de terugkeer naar Stuttgart te annuleren redelijk om de lijnvluchten de volgende dag stipt te kunnen uitvoeren. Bovendien accepteerde de BGH het bewijs van de luchtvaartmaatschappij dat ze de volgende dag alternatief vervoer zou aanbieden om compensatie op grond van Verordening (EG) nr. 261/2004 te weigeren.

Bron:

<https://juris.bundesgerichtshof.de/cgi-bin/rechtsprechung/document.py?Gericht=bgh&Art=en&Datum=Aktuell&Sort=12288&nr=139410&anz=1175&pos=8>

ICAO verhoogt aansprakelijkheidslimieten

ICAO verhoogt aansprakelijkheidslimieten



Op 18 oktober 2024 heeft de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (**ICAO**) aangekondigd dat de aansprakelijkheidslimieten voor overlijden, letsel, vertragingen, bagage- en vrachtclaims vanaf 28 december 2024 zullen worden verhoogd op grond van het Verdrag van Montreal van 1999.

Deze aanpassing is in overeenstemming met het ingebouwde vijfjaarlijkse herzieningsmechanisme van het Verdrag om rekening te houden met de inflatie.

In de aankondiging benadrukte de secretaris-generaal van de ICAO de rol van het verdrag bij de bescherming van de belangen van passagiers en vracht. Het verdrag beschermt billijke compensatie en biedt een uniform kader voor de aansprakelijkheid van passagiers, bagage en vrachtvervoer, waarbij de belangen van consumenten en luchtvaartmaatschappijen in evenwicht worden gebracht.

De ICAO heeft de ondertekenaars van het verdrag, waaronder Nederland*, verzocht de nationale wettelijke vereisten te wijzigen om de herziene limieten vanaf 28 december 2024 volledig van kracht te laten worden.

De verhoogde limieten zijn als volgt:

Soort letsel	Huidige limiet	Verhoogde limiet
Dood of lichamelijk letsel	128.821 bijzondere trekkingsrechten	151.880 bijzondere trekkingsrechten (≈ NZD 336.661,97)
Vertraging in het personenvervoer	5.346 bijzondere trekkingsrechten	6.303 bijzondere trekkingsrechten (≈ NZD 13.971,43)
Vernietiging, verlies, beschadiging of vertraging van bagage	1.288 bijzondere trekkingsrechten	1.519 bijzondere trekkingsrechten (≈ NZD 3.367,06)
Vernietiging, verlies, beschadiging of vertraging van vracht	22 SDR's per kg	26 SDR's per kg (≈ NZD 57,63 per kg)

De NZD-waarde is gebaseerd op de wisselkoersen op 5 november 2024.

*Nederland heeft het Verdrag van Montreal van 1999 ondertekend en geratificeerd en de bepalingen ervan zijn geïntegreerd in de Nederlandse wetgeving. Dit betekent dat de regels en aansprakelijkheidslimieten die in het verdrag zijn vastgelegd, worden toegepast op vluchten die vertrekken vanuit, aankomen in, of door Nederland gaan, mits ze onder de reikwijdte van het verdrag vallen.

Waddenzee zonerling onbemande Luchtvaartuigen

Waddenzee zonerling onbemande Luchtvaartuigen

Auteur: Ronald Schnitker 26 november 2024

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat bereidt een wijziging voor van het Besluit beperkingen burgerluchtverkeer Waddenzee en de Regeling zonerling onbemande luchtvaartuigen. Onbemande luchtvaartuigen (drones) mogen nu niet boven de Waddenzee vliegen. Terwijl dat in sommige gevallen wel wenselijk is. Met deze wijzigingen wordt het in beperkte gevallen mogelijk om met onbemande luchtvaartuigen in dit gebied te vliegen.

Op dit moment zijn vluchten boven de Waddenzee met onbemande luchtvaartuigen tot een hoogte van 450 meter niet toegestaan. Het doel van deze wijziging is om vluchten met onbemande luchtvaartuigen boven de Waddenzee in een beperkt aantal gevallen toe te staan.

Bij:

1. hulpverlening en reddingsacties met inbegrip van noodleveringen;
2. toezicht en opsporing door daartoe bevoegde instanties;
3. controle op de staat van hoogspanningsleidingen en pijpleidingen;
4. metingen in het belang van volksgezondheid, beheer of

wetenschap;

5. incidentele foto- en filmopnamen in het belang van nieuwsvoorziening of voorlichting.

Het ministerie van I&W heeft een openbare consultatie uitgeschreven waarop tot en met 2 december 2024 kon worden gereageerd. De reacties op deze consultatie, die openbaar zijn, worden weergegeven op:

U kunt tot en met 2 december 2024 via deze website reageren op alle onderdelen van zowel het besluit als de regeling en de daar bijhorende toelichtingen.

[Reageren op deze consultatie](#)

FAA's BVLOS Draft Rule at a Critical Crossroads: Update

FAA's BVLOS Draft Rule at a Critical Crossroads: Update

Bron: Dronefile.com November 17, 2024 by Miriam McNabb

Industry Leaders Call for Timely Action to Unlock Drone Potential: BVLOS Draft Moves from DOT to OMB

The drone industry stands on the verge of significant growth,

but bureaucratic delays threaten to stall its progress. A draft rule for Beyond Visual Line of Sight (BVLOS) operations, currently under review by the White House Office of Management and Budget (OMB), could unlock the scalability of critical drone applications when passed. Yet, with deadlines looming, industry leaders stress the urgency of publishing the rule before potential political shifts in early 2025.

The Importance of BVLOS Regulations

BVLOS operations allow drones to perform complex tasks over greater distances without requiring the operator to maintain direct visual contact. These capabilities are critical for applications such as infrastructure inspections, agricultural monitoring, and disaster response. The draft BVLOS rule, known as Part 108, has been eagerly awaited since the FAA's March 2022 Aviation Rulemaking Committee report.

Currently, operators must navigate costly and time-consuming approval processes for BVLOS flights, creating barriers to industry growth. Michael Robbins, President and CEO of the Association for Uncrewed Vehicle Systems International (AUVSI), and Lisa Ellman, Executive Director of the Commercial Drone Alliance (CDA), emphasize that this situation *"is not sustainable."* They argue that a streamlined regulatory framework is essential for scaling drone operations and realizing their full economic and societal benefits.

"Safely enabling drones to fly beyond the direct visual line of sight of the operator facilitates more complex and cost-effective applications covering a greater distance and reaching a broader community," they wrote in an op-ed for Inside Unmanned Systems.

Challenges and Deadlines

Although Congress mandated the release of the BVLOS rule by September 16, 2024, the deadline has passed without action.

FAA leadership has since committed to publishing the draft rule by late 2024 or early January 2025. Robbins and Ellman warn that further delays could derail progress, particularly with an upcoming presidential transition in January 2025. Such a change could result in a rulemaking moratorium lasting months or years.

“At this stage, it is the forward movement and issuance of the draft rule that matters most,” they wrote. *“Perfect should not be the enemy of the good. It is just a draft rule.”*

Once published, the draft rule will undergo extensive review and refinement, allowing stakeholders to provide feedback and ensure it balances safety with innovation.

The Role of Industry Advocacy

AUVSI and CDA have been instrumental in shaping U.S. drone regulations, including the foundational Part 107 rule. They now urge industry stakeholders to avoid scheduling individual meetings with the OMB’s Office of Information and Regulatory Affairs (OIRA). This approach aims to expedite the interagency review process and ensure the draft rule is ready for publication.

“Our organizations respectfully ask that individual member companies stand down from scheduling individual meetings with OIRA on the draft safety rule so that OIRA can move with speed through their process,” Robbins wrote in a LinkedIn update.

The associations have committed to strongly representing the industry’s views during their upcoming meetings with OIRA.

Unlocking the Industry’s Potential

Timely action on BVLOS rulemaking is critical for the drone industry to achieve its projected economic contributions. Studies estimate that drones will add billions of dollars to the U.S. economy in the next decade, but without BVLOS regulations, much of this potential remains untapped.

“The drone industry is standing on the precipice of a new era,” Robbins and Ellman wrote. “The timely issuance of a draft BVLOS rule will unlock the scalability of high-value operations, such as drone deliveries, agricultural monitoring, infrastructure inspection, and public safety operations.”

As federal agencies, Congress, and the White House consider the next steps, industry advocates stress that the time to act is now. *“The future of the drone industry in the United States—and the countless benefits it can bring—depends on timely action,”* Robbins and Ellman concluded.

For more information, visit the [AUVSI](#) and [Commercial Drone Alliance](#) websites.

Drone vervoert medicijnen en bloed over bijna 40 km in Italië

Drone vervoert medicijnen en bloed over bijna 40 km in Italië

In Italië is onlangs een proefproject succesvol afgerond waarbij drones werden ingezet voor het vervoer van levensreddende medicijnen en bloed. De drone legde een afstand van 37 kilometer af, van het Barone-ziekenhuis in Patti (Messina) naar de Eolische Eilanden (Vulcano en Lipari). Dit project, gerealiseerd door de startup ABzero in samenwerking

met het technologisch centrum Navacchio, moet leiden tot verbeterde medische logistiek in geïsoleerde gebieden.



Samenwerking en techniek

De ontwikkeling van deze technologie is het resultaat van een samenwerking tussen verschillende partijen, waaronder de Italiaanse kustwacht en lokale overheden van Milazzo en Lipari. ABzero heeft een drone ontworpen die autonoom lange afstanden kan afleggen, zonder de noodzaak van een menselijke piloot. Dit maakt het mogelijk om medische leveringen uit te

voeren in gebieden die moeilijk bereikbaar zijn.

De missie vestigde bovendien een nieuw record voor de langste afstand die met een elektrische multirotor-drone in BVLOS-modus (Beyond Visual Line of Sight) is afgelegd.

Slimme capsule voor veilig transport

Een belangrijk onderdeel van deze innovatie is de 'smart capsule' die aan de drone is bevestigd. Deze capsule, uitgerust met kunstmatige intelligentie en geavanceerde sensoren, zorgt ervoor dat de temperatuur, het vochtgehalte, de pH-waarde en zelfs de hemolyse van het bloed tijdens het transport optimaal blijven.

Dankzij een mobiele applicatie kan het hele transportproces volledig autonoom worden uitgevoerd. EuroUSC Italia speelde ook een cruciale rol in de veiligheidsanalyses van het project en begeleidde de goedkeuringsprocedures van de Italiaanse luchtvaartautoriteit ENAC.

Verbetering van de logistiek

Het doel van dit project is om de logistiek in de gezondheidszorg te verbeteren door transportkosten en -tijden te verminderen, vooral in moeilijk bereikbare gebieden zoals eilanden. Naast medicijnen en bloed zou in de toekomst zelfs het vervoer van donororganen via drones mogelijk kunnen zijn.

Giuseppe Tortora, CEO van ABzero, benadrukte dat deze technologie een aanzienlijke impact kan hebben op de kwaliteit van de gezondheidszorg in geïsoleerde regio's. Dankzij de samenwerking met lokale partners kan drone-technologie de huidige maritieme logistiek aanvullen en zelfs overtreffen, vooral in noodsituaties met een levensreddende impact.

Stand van zaken in Nederland

Ook in Nederland wordt volop geëxperimenteerd met het transport van medische goederen via drones. De ANWB is hierbij een leidende partij. In de afgelopen jaren hebben zij testvluchten uitgevoerd waarbij drones medicijnen, bloed en andere medische benodigdheden vervoeren tussen zorginstellingen.

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) onderzoekt momenteel hoe testvluchten tussen Zwolle en Meppel mogelijk gemaakt kunnen worden. Dit traject zou een belangrijke stap zijn in de verdere opschaling van droneleveringen in Nederland, met als doel om medische transporten sneller en efficiënter te maken, vooral in afgelegen gebieden of bij verkeersdrukte.

(bron: [Corriere della Serra](#))