

# **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](#))

---

# Soevereiniteit versus vrijheid in het luchtruim

# Soevereiniteit versus vrijheid in het luchtruim

*Auteur: Dick van het Kaar*

*Dit artikel gaat over het oorspronkelijke beginsel van de vrijheid van de lucht en het soevereiniteitsbeginsel in het luchtruim. Een belangrijke rol daarin is weggelegd voor Johanna Lycklama a Nijeholt, een Nederlandse advocate die een dissertatie heeft geschreven over dit onderwerp in 1910 !!, in hetzelfde jaar als de Parijse Conferentie over de regulering van de luchtvaart.*

Het beginsel vrijheid van de lucht is sinds mensenheugenis een

verleidelijk doch ongrijpbaar doel geweest. Maar na vele pogingen in de voorbije eeuwen kunnen we in de huidige tijd ons afvragen hoeveel vrijheid van de lucht er nog bestaat. Het antwoord op die vraag moet zijn dat het in vroegere tijd aangehaalde standpunt over de vrijheid van de lucht achterhaald is door het beginsel van soevereiniteit van de staat, de jurisdictie die tevens geldt in het gehele luchtruim van de staat hetgeen ondubbelzinnig geconformeerd wordt in een aantal relevante internationale overeenkomsten en tal van juridische geschriften. Echter, de wijze waarop dit indertijd tot stand is gekomen was niet vanzelfsprekend.

[Lees het volledige artikel](#)

---

**Lilium, Duitse bouwer van vliegende taxi's, vraagt uitstel van betaling aan**

**Lilium, Duitse bouwer van vliegende taxi's, vraagt uitstel van betaling aan**

Lilium heeft uitstel van betaling aangevraagd voor twee werkmaatschappijen, meldt Reuters. Het Duitse luchttaxibedrijf onderzoekt nog of er gronden zijn voor insolventie voor de volledige groep. Lilium ontwikkelt vliegtaxi's die verticaal kunnen opstijgen, bedoeld voor stedelijk vervoer. Het bedrijf heeft alleen nog geen toestemming om ze daadwerkelijk

passagiers te laten vervoeren en is door de hoge aanloopkosten in geldnood geraakt. De startup mikte op staatssteun, maar daar zagen zowel het Duitse parlement als thuisbasis Beieren vanaf. Lilium wil nu tijd winnen om nieuwe financiers te vinden.

*Bron: mtsprout.nl*

Zie ook:  
<https://www.reuters.com/business/aerospace-defense/german-air-taxi-maker-liliums-units-file-insolvency-shares-plunge-2024-10-24/>

---

# **Luchtruimbependingen tussen Israël en Iran**

## **Luchtruimbependingen tussen Israël en Iran:**

### **Juridische Kaders en Economische Gevolgen voor de Luchtvaart**

*Auteur: Arthur Flieger*

*In 2024 zijn de spanningen tussen Israël en Iran geëscaleerd tot een niveau dat aanzienlijke gevolgen heeft voor het internationale luchtverkeer. Deze geopolitieke situatie heeft geleid tot luchtverkeersbependingen, waarbij veiligheidsinstanties zoals de European Union Aviation Safety*

*Agency (EASA) een cruciale rol spelen in het waarborgen van de veiligheid van passagiers en bemanningen. Dit artikel gaat dieper in op de wettelijke kaders die deze beperkingen ondersteunen, de rol van EASA in het luchtverkeersbeheer, en de verstrekkende economische gevolgen voor de internationale luchtvaartsector.*

[Lees het volledige artikel](#)

---

**Britse  
burgerluchtvaartautoriteit  
presenteert routekaart voor  
vliegen buiten de visuele  
zichtlijn (BVLOS)**

**Britse  
burgerluchtvaartautoriteit  
presenteert routekaart voor  
vliegen buiten de visuele  
zichtlijn (BVLOS)**

De Britse burgerluchtvaartautoriteit is van plan om tegen het einde van het jaar te beginnen met drone demonstraties buiten de visuele zichtlijn (BVLOS) en tegen 2027 routineoperaties op

te zetten volgens een routekaart die op 24 september door de toezichthouder is gepresenteerd. De routekaart bevat een plan om schaalbare, onbemande vliegtuigen van een specifieke categorie mogelijk te maken.

Zie voor meer informatie:  
<https://www.caa.co.uk/publication/download/23030>

en ook:  
<https://www.dronewatch.nl/2024/10/02/britse-luchtvaartautoriteit-presenteert-roadmap-voor-grootschalige-bvlos-dronebezorging/>

---

**Duitse Bundesgerichtshof: Het  
ijsvrij maken van een  
vliegtuig is geen  
'buitengewone omstandigheid'**

**Duitse Bundesgerichtshof**

**het ijsvrij maken van een vliegtuig  
is geen 'buitengewone  
omstandigheid'**

Volgens het Duitse Bundesgerichtshof (BGH) kunnen luchtvaartmaatschappijen zich niet langer beroepen op buitengewone omstandigheden in geval van een vertraging na het



ijsvrij maken (zaak nr.: X ZR 146/23). Als een vliegtuig voor het opstijgen in de winter ijsvrij moet worden gemaakt, is dit niet automatisch een buitengewone omstandigheid in de zin van Verordening (EG) nr. 261/2004.

Passagiers hebben daarom recht op compensatie in geval van een aanzienlijke vertraging van meer dan drie uur. Dit geldt in ieder geval voor regio's waar wintertemperaturen te verwachten zijn.

## **De zaak**

De zaak betrof een juridisch geschil tussen de Nederlandse luchtvaartmaatschappij KLM en een Duitse claim managementmaatschappij (CMC) waaraan een passagier haar vorderingen had gecedeerd. Een passagier wilde in december 2021 van Minneapolis in de VS via Amsterdam naar Düsseldorf vliegen. Het vliegtuig moest in Minneapolis ijsvrij worden gemaakt en startte met vertraging. De passagier miste de aansluitende vlucht in Amsterdam en kwam met een vertraging van iets minder dan vier uur aan in Düsseldorf. De CMC eiste in eerste instantie buiten de rechtbank om schadevergoeding van KLM, maar de luchtvaartmaatschappij beriep zich op buitengewone omstandigheden en wees de schadeclaim af. De CMC stapte vervolgens naar de rechter en eiste uiteindelijk 50 % van de volledige schadevergoeding van € 600 omdat de vertraging minder dan 4 uur bedroeg. De luchtvaartmaatschappijen beriepen zich op dit verweer, aangezien art. 5 subs. 2 sub c) een dergelijke vermindering van de volledige compensatie tot 50 % toestaat. De vordering werd toegewezen door de arrondissementsrechtbank van Düsseldorf, maar werd in hoger beroep afgewezen bij de regionale rechtbank. De BGH heeft de uitspraak herzien en heeft nu besloten dat de KLM de € 300 moet betalen.

# Juridische redenering

De BGH legde uit dat het ijsvrij maken van een vliegtuig over het algemeen deel uitmaakt van de normale activiteit van een luchtvaartmaatschappij bij wintertemperaturen. Het dient om ervoor te zorgen dat het vliegtuig zich in een technisch onberispelijke en veilige operationele staat bevindt. Vliegtuigen die in december vanuit Minneapolis opstijgen, hoeven niet altijd ijsvrij te worden gemaakt. De beslissing hangt af van het weer en de beoordeling van de piloot. Doorgaans is het te verwachten dat ontthooing nodig zal zijn. Volgens de uitleg van het Europees Hof van Justitie van een 'buitengewone omstandigheid' is dit een gebeurtenis waarop de luchtvaartmaatschappij geen invloed kon uitoefenen – zoals de winterse weersomstandigheden –, maar die bovendien niet inherent was aan de normale bedrijfsvoering van een luchtvaartmaatschappij. Het BGH interpreteert het tweede deel van de definitie in die zin dat luchtvaartmaatschappijen in de winter moeten erkennen dat er lage temperaturen kunnen ontstaan en dat het dus noodzakelijk is om een vliegtuig ijsvrij te maken.

Bron:

<https://juris.bundesgerichtshof.de/cgi-bin/rechtsprechung/document.py?Gericht=bgh&Art=en&sid=5f393b11cda50e6f27666985404653b6&Seite=3&nr=139019&anz=78405&pos=98>

---

**EU**                      **stelt**                      **nieuw**  
**screeningsysteem**                      **voor**

# passagiers voor onbepaalde tijd uit

## EU stelt nieuw screeningssysteem voor passagiers voor onbepaalde tijd uit

Bron: [www.ainonline.com](http://www.ainonline.com), 14 oktober 2024

De Europese Unie heeft de invoering van haar veelbesproken inreis- /uitreisysteem (EES), een biometrisch vingerafdruk- en gezichtsscan controlesysteem voor niet-EU-burgers aan alle EU-grenzen, opnieuw uitgesteld. Het zou op 10 november worden uitgerold, maar is opnieuw uitgesteld nadat Duitsland, Frankrijk en Nederland zeiden dat hun systemen niet klaar waren. De EU-autoriteiten zeggen dat er niet langer een specifiek nieuw tijdschema was voor de implementatie van het EES, maar dat het gefaseerd zou worden ingevoerd. Deze pre-travel en pre-boarding vereiste, die oorspronkelijk gepland stond om in 2022 te beginnen, is bedoeld om van toepassing te zijn op niet-visumplichtige onderdanen van derde landen die naar Europese staten reizen. EES-informatie zal vóór aankomst aan de grenzen via een onlinetoepassing worden ingediend, zodat risico's op het gebied van irreguliere migratie, veiligheidscontroles of risico's voor de volksgezondheid voorafgaand aan de reis kunnen worden beoordeeld. Sinds 6 oktober 2024 moeten alle bezoekers van de EU die geen visum nodig hebben voor de reis, echter een reisgoedkeuring krijgen via het nieuwe European Travel Information and Authorization System (ETIAS). Deze machtiging verleent een visumvrijstelling

voor een verblijf van maximaal 90 dagen. Momenteel is ETIAS van toepassing op alle commerciële exploitanten, met inbegrip van charters. Universal Weather & Aviation en andere internationale vluchtplanningsdiensten, zoals OpsGroup, hebben opheldering gevraagd over of en wanneer ETIAS van toepassing zal zijn op particuliere exploitanten. In de tussentijd raadt Universal particuliere vliegtuigexploitanten aan zich te registreren bij EU-LISA (een EU-veiligheidsagentschap) in afwachting van mogelijke reizen naar de EU.

Zie ook: [https://travel-europe.europa.eu/etias\\_en](https://travel-europe.europa.eu/etias_en)

---

## **Supreme Court in VK: De ziekte van de piloot is geen buitengewone omstandigheid**

## **Supreme Court in VK: De ziekte van de piloot is geen buitengewone omstandigheid**

Op 10 juli 2024 heeft de Supreme Court (Hoogerechtshof) van het Verenigd Koninkrijk zijn uitspraak gedaan in de zaak Lipton versus BA Cityflyer over de vraag of passagiers recht hebben op compensatie wanneer ziekte van de piloot heeft geleid tot annulering van een vlucht. De hamvraag was of de ziekte van de piloot kon worden aangemerkt als een "buitengewone omstandigheid" die de luchtvaartmaatschappij in staat stelt zich te verdedigen tegen schadeclaims van

passagiers. Het Hof stelde de passagiers in het gelijk. Het oordeelde dat de ziekte van de piloot inherent is aan de activiteiten van een luchtvaartmaatschappij en niet als “buitengewoon” kan worden beschouwd. Van luchtvaartmaatschappijen wordt daarom verwacht dat ze de planning van hun bemanning goed beheren en compensatie betalen aan passagiers wanneer vluchten worden geannuleerd als gevolg van ziekte van de bemanning.

## **De feiten**

Op 30 januari 2018 hadden de Liptons een vlucht geboekt van Milaan naar London City Airport, uitgevoerd door BA Cityflyer Limited (“Cityflyer”). De vlucht zou om 17:05 uur plaatselijke tijd vertrekken uit Milaan en om 18:05 uur plaatselijke tijd aankomen in Londen. Een uur voor het opstijgen meldde de piloot zich onwel en werd hij ongeschikt verklaard om te vliegen. Omdat er niet op tijd een vervangende piloot beschikbaar was, werd de vlucht geannuleerd en werden de Liptons op een andere vlucht geboekt die ongeveer 2½ uur na de geplande aankomsttijd aankwam. De Liptons dienden vervolgens een claim in voor € 250 aan compensatie.

## **De beslissing van de Supreme Court**

Over de vraag of ziekte van de piloot een buitengewone omstandigheid vormt, heeft de Supreme Court in zijn arrest van 10 juli 2024, Case ID: UKSC 2021/0098,

uitsluitseel gegeven. De Supreme Court oordeelde dat de ziekte van de piloot geen buitengewone omstandigheid was, omdat “het beheer van onverwachte afwezigheid van personeel, als gevolg van ziekte of overlijden intrinsiek verbonden was met de kwestie van de planning van de bemanning en de werktijden van het personeel en daarom iets was dat inherent was aan de activiteiten van de luchtvaartmaatschappij”.

# **Last onder dwangsom voor routeafwijkingen door KLM**

# **Last onder dwangsom voor routeafwijkingen door KLM**

*Bron: Nieuwsbericht ILT | 02-09-2024*

De luchtvaartautoriteit van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT-Luchtvaartautoriteit) heeft KLM een 'Last Onder Dwangsom' (LOD) opgelegd omdat de maatschappij voor de derde keer ongeoorloofd is afgeweken van de nachtelijke vertrekroute vanaf Schiphol. In de nacht gelden er andere vliegroutes dan overdag. Die veroorzaken minder overlast. KLM zorgde onnodig voor extra overlast bij omwonenden door drie keer een dag-route in de nacht te vliegen.

## **Dwangsom om herhaling te voorkomen**

De ILT-Luchtvaartautoriteit waarschuwde eerder al twee keer dat een LOD zou volgen bij een derde overtreding binnen 1 jaar. De LOD wordt opgelegd om herhaling in de toekomst te voorkomen. Bij elke volgende overtreding verbeurt KLM een dwangsom van € 10.000 tot een maximum van € 100.000. Indien nodig kan de luchtvaartautoriteit een nieuwe, eventueel hogere LOD opleggen aan KLM.

# Overtredingen

De ILT-Luchtvaartautoriteit constateerde in juni 2023, januari 2024 en maart 2024 dat KLM van de nachtroute afweek en daardoor buiten de luchtverkeersweg terechtkwam. Op basis van de gevoerde radiocommunicatie constateerde de luchtvaartautoriteit dat deze afwijkingen van de Standaard Instrument Vertrekprocedure niet plaatsvonden als gevolg van aanvullende instructies van de luchtverkeersleiding of meteorologische condities. KLM overtrad daarmee de regels voor routegebruik zoals vastgelegd in het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB).

## Wettelijk kader

Voortvloeiend uit de Wet luchtvaart zijn voor luchthaven Schiphol de regels voor routegebruik vastgelegd in het LVB. Als blijkt dat deze regels niet worden nageleefd, dan kan de ILT-Luchtvaartautoriteit handhavend optreden. De handelwijze van de luchtvaartautoriteit is dat zij bij een dergelijke opeenvolging van drie identieke overtredingen binnen het tijdsbestek van 1 jaar overgaat tot de oplegging van een last onder dwangsom of bestuurlijke boete. Dit op basis van de Landelijke Handhavingsstrategie Omgevingsrecht (LHSO) en het door de ILT vastgestelde handhavingsbeleid.

---

**E-sigaretten**                      **belangrijke**  
**oorzaak**                      **van**                      **thermische**

# ontsporingen in vliegtuigen

## E-sigaretten belangrijke oorzaak van thermische ontsporingen in vliegtuigen

*Bron: AvWeb, 12 september 2024*

E-sigaretten (vapes) zijn een belangrijke oorzaak van zogenaamde 'thermal runaways' in vliegtuigen. Een 'thermal runaway' (thermische ontsporing) is een term die wordt gebruikt om het fenomeen te beschrijven waarbij de temperatuur in een accu cel ongecontroleerd en exponentieel stijgt, met potentieel ernstige gevolgen zoals brand of explosie.

In 2023 bereikte het aantal 'thermal runaways' het hoogste niveau in de laatste vijf jaar. Deze informatie komt uit een rapport van de Amerikaanse non-profit organisatie 'UL Standards and Engagement' (ULSE), een organisatie die zich richt op veiligheidsnormen.

ULSE startte het Thermal Runaway Incident Program (TRIP), dat vrijwillige incidentrapporten opvraagt van de 35 leden tellende groep van passagiers- en vrachtluchtvaartmaatschappijen.

Volgens het rapport steeg het aantal gevallen van thermische ontsporingen waarbij lithium-batterijen betrokken waren in de periode van 2019 tot 2023 met 28 procent, met een gemiddelde van twee incidenten per week die aan de TRIP-database werden gemeld. Het rapport vermeldt dat de gemiddelde vliegtuigpassagier vier oplaadbare apparaten meeneemt aan boord van elke vlucht, waarbij smartphones met 87% het meest voorkomen. Andere apparaten zijn draadloze koptelefoons of



oordopjes, tablets en e-sigaretten (vapes). Deze laatste veroorzaakte 35% van de gerapporteerde incidenten in de periode dat de gegevens werden verzameld.

Het goede nieuws is dat bijna 90% van de incidenten te maken heeft met apparaten die in de buurt van de passagiersstoel worden bewaard, waardoor ze gemakkelijker te detecteren zijn voordat het apparaat ontploft of er brand ontstaat. Maar passagiers bewaren oplaadbare apparaten steeds vaker in ingecheckte bagage, buiten het bereik van het boordpersoneel. Meer dan 27% van de passagiers gaf aan draagbare opladers in hun ingecheckte bagage op te bergen, terwijl nog eens 27% toegaf e-sigaretten op te bergen.