

**Rechtbank Oost-Brabant  
verwerpt bezwaren Kempen  
Airport**

**Rechtbank Oost-Brabant  
verwerpt bezwaren Kempen  
Airport**

**Zinkfabriek Nyrstar mag onder  
vertrekroute nieuw zonnepark  
aanleggen**

*Bron: Eindhovens Dagblad, 5 oktober 2024*

Nyrstar in Budel kan doorgaan met de plannen voor het aanleggen van een nieuw zonnepark. De rechtbank in Den Bosch gaat niet mee in de bezwaren van Kempen Airport.

Vliegvelddirecteur Noud Fransen stapte onlangs naar de rechter vanwege de plannen voor een nieuw zonnepark dat recht onder de vliegroute komt te liggen. Hij vreest voor extra overlast voor de omgeving door uitwijkende vliegtuigen. De panelen komen namelijk te liggen tussen het vliegveld en Budel-Dorplein in. Fransen verwacht dat piloten daar niet overheen zullen vliegen, onder meer vanwege het gevaar bij een eventuele noodlanding. Door om de zonnepanelen te vliegen zullen vliegtuigen in het vervolg dichterbij Budel-Dorplein vliegen, waardoor de overlast daar volgens hem toeneemt.

Volgens Fransen heeft de luchthaven nu nooit geluidsklachten.

“Die verwachten we met de komst van het park wel te krijgen”.

De bestuursrechter ging daar niet in mee en oordeelde dat alleen de vrees voor klachten uit Budel-Dorplein onvoldoende reden is om de vergunning voor het zonnepark te weigeren.

De provincie Noord-Brabant denkt dat het met het uitwijken door de piloten wel mee zal vallen.

---

**Europees Hof van Justitie zal  
zich niet meer bezighouden  
met rechten van  
vliegtuigpassagiers**

**Europees Hof van Justitie zal  
zich niet meer bezighouden  
met rechten van  
vliegtuigpassagiers**

**EU-Gerecht beslist voortaan over  
prejudiciële vragen**

*Auteur: Ronald Schnitker*

Het Europees Hof van Justitie en het EU-Gerecht hebben per 1 september 2024 hun Reglementen voor de procesvoering gewijzigd

om uitvoering te geven aan de wijzigingen van het Statuut van het Hof van Justitie van de Europese Unie.

Daarnaast is er een nieuwe versie van de Praktische aanwijzingen voor de partijen inzake bij het Hof aangebrachte zaken en heeft het Gerecht een nieuwe versie van de Praktische uitvoeringsbepalingen voor zijn Reglement voor de procesvoering vastgesteld. Het gaat met name om de bepalingen die nodig zijn om de gedeeltelijke overdracht van de prejudiciële bevoegdheid van het Hof aan het Gerecht vanaf 1 oktober 2024 mogelijk te maken. Al bij het Verdrag van Nice in 2001 werd voorzien in de mogelijkheid om het EU-Gerecht te betrekken bij de behandeling van bepaalde verzoeken om een prejudiciële beslissing.

Door deze wijziging is het vanaf 1 oktober 2024 niet langer het EU-hof, maar het EU-Gerecht die beslist over prejudiciële vragen op het gebied van compensatie voor en bijstand aan passagiers bij instapweigering of bij vertraging of annulering van vervoersdiensten op grond van artikel 267 VWEU over Verordening 267/2004. Ook andere gebieden zoals het gemeenschappelijk btw-stelsel, het douanewetboek, de verbruiksbelasting en het systeem voor de handel in broeikasgasemissierechten worden door de wijziging beïnvloed.

Daartoe werd niet alleen een nieuw lid 3 toegevoegd aan artikel 256 VWEU, maar werd ook artikel 50, onder b), toegevoegd aan het statuut van de Europese rechtelijke instanties. De benodigde [wijziging van het Statuut](#) van het EU-hof van de Europese Unie werd op 12 augustus 2024 in het [Publicatieblad](#) van de Europese Unie bekendgemaakt en is op 1 september in werking getreden.

In de praktijk zullen vragen die aan het EU-hof worden voorgelegd, behandeld blijven worden door de nationale rechtbanken. Deze gaan dan na of het verzoek uitsluitend betrekking heeft op het gebied waarop Verordening 261/2004 van toepassing is – in welk geval het verzoek zou worden

doorgestuurd naar het EU-hof – of dat een fundamentele uitspraak over een specifieke juridische kwestie moet worden gedaan door het EU-hof.

De nieuwe ontwikkeling verandert niets aan de geldigheid van eerdere beslissingen van het EU-hof, omdat deze de leidraad blijven voor toekomstige procedures voor het EU-hof. Een nieuwe rechtbank biedt de luchtvaartsector echter ook de kans om de nieuwe rechters vanuit een nieuw perspectief te laten beslissen over vragen over de rechten van luchtvaartpassagiers en om meer rekening te houden met de omstandigheden van het luchtverkeer bij het afwegen van belangen. De luchtvaartmaatschappijen zijn daarom ook verplicht om het EU-hof te ondersteunen bij het nemen van een beslissing door specifieke en gedetailleerde argumenten in te dienen.

Bron: Expertisecentrum Europees Recht

Zie

ook:

<https://curia.europa.eu/jcms/upload/docs/application/pdf/2024-08/cp240125nl.pdf>

---

**EASA publiceert richtlijnen voor het overvliegen van spoorlijnen met drones**

**EASA publiceert richtlijnen voor het overvliegen van**

# spoorlijnen met drones

*Bron: Wiebe de Jager, Dronewatch.nl, 11 oktober 2024*

Het Europese luchtvaartagentschap EASA heeft [nieuwe richtlijnen](#) uitgebracht voor het overvliegen van spoorlijnen met drones, in het kader van de Open en Specifieke categorieën. Deze richtlijnen, die per 4 oktober 2024 van kracht zijn, bevatten veiligheidsvoorschriften en adviezen om het risico voor omstanders en de omgeving te minimaliseren. Hoewel deze richtlijnen in de hele EU van toepassing zijn, gelden ze niet voor Nederland, waar andere regels voor drone-operaties boven spoorlijnen van kracht zijn.

## Inhoud van de richtlijnen

De EASA-richtlijnen adviseren onder andere dat drones minimaal 20 meter boven de spoorlijn moeten vliegen, en dat het overvliegen alleen is toegestaan wanneer er geen treinen in de buurt zijn. Ook is het verboden om te blijven hangen of langdurig boven of langs de spoorlijn te vliegen, tenzij dit in samenwerking met de spoorwegbeheerder gebeurt. Het document benadrukt dat piloten altijd het visuele contact met de drone moeten behouden en een traject moeten kiezen dat de tijd boven het spoor zo kort mogelijk maakt.

Er zijn enkele verschillen afhankelijk van de categorie van de drone. Zo mogen drones in de A1- en A2-subcategorieën, met een gewicht van respectievelijk minder dan 500 gram en tussen 500 gram en 2 kilogram, onder bepaalde voorwaarden over het spoor vliegen. Zwaardere drones uit de A3-subcategorie mogen echter niet boven spoorlijnen opereren.

In de Open categorie zijn er strikte voorwaarden verbonden aan het vliegen in de nabijheid van spoorlijnen. Naast de eerder genoemde minimale vlieghoogte geldt er ook een zogenaemde 1:1-regel, waarbij de drone op een afstand van minimaal de hoogte

boven de grond gehouden moet worden. De EASA beveelt ook aan om het risico op afleiding voor machinisten te vermijden, bijvoorbeeld door geen banners of lichteffecten aan de drone te bevestigen.

## **Geen directe gevolgen voor Nederland**

Ondanks de introductie van deze Europese richtlijnen blijven de Nederlandse regels voor drone-operaties boven spoorlijnen vooralsnog ongewijzigd. Nederland heeft [afwijkende regels](#) voor dronevluchten in de buurt van spoorwegen, waardoor het overvliegen van spoorlijnen effectief verboden is in de Open categorie. Dergelijke nationale regels hebben voorrang op de algemene EASA-richtlijnen, waardoor deze nieuwe Europese adviezen niet automatisch van kracht zijn.

Toekomstige drone-operaties boven spoorlijnen zullen in Nederland dan ook onderworpen blijven aan de bestaande regelgeving die door de nationale autoriteiten is vastgesteld. EASA heeft echter aangegeven dat zij in overleg blijft met lidstaten om de richtlijnen verder te verfijnen en af te stemmen op specifieke nationale omstandigheden.

---

## **Martin Schröder en zijn innovatieve bedrijfsvoering**

# Martin Schröder en zijn innovatieve bedrijfsvoering

*Auteur: Ronald Schnitker*



***Martin Schröder, de oprichter van Martinair, is woensdag 2 oktober 2024 op 93-jarige leeftijd overleden. Martin Schröder maakte van Martinair een wereldspeler als vrachtvervoerder en bracht vliegvakanties binnen bereik van de modale reiziger.***

Hoewel hij vooral bekend is als luchtvaartpionier en

ondernemer, heeft zijn werk grote invloed gehad op verschillende wetenschappelijke en technologische gebieden, met name op het gebied van luchtvaarttechniek, innovatie en management. Zo speelde Schröder een rol in het moderniseren van de luchtvaartindustrie in Nederland door Martinair te vestigen als een innovatieve en flexibele luchtvaartmaatschappij. Dit zorgde ervoor dat er nieuwe technologieën werden geïntroduceerd, zoals efficiëntere vracht- en passagiersdiensten, wat op zijn beurt invloed had op ontwikkelingen binnen de luchtvaarttechnologie en logistiek. Zijn innovatieve manier van bedrijfsvoering heeft inzichten opgeleverd over het leiden van een bedrijf in een zeer competitieve en veranderlijke industrie. Het is een eigenschap die voortleeft in de Martin Schröder Ondernemersprijs waarmee het Nederlands Lucht- en Ruimtevaart Fonds (NLF) personen belooft die zich hebben onderscheiden door hun vooruitstrevendheid, gedrevenheid, creativiteit en lef binnen de luchtvaartbranche.

Hoewel zijn grootste focus lag op de ontwikkeling van Martinair en de commerciële luchtvaart, droeg hij ook bij aan meer belangstelling en steun voor recreatieve en sportluchtvaartactiviteiten. Zo maakte Martin Schröder vele jaren deel uit van de Raad van Advies van de Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart, waarvan ik een aantal jaren voorzitter mocht zijn. Ik herinner mij zijn belangstelling voor de jeugd. Via luchtsporten vinden zij de weg naar de grote luchtvaart. Met Martin Schröder is een vliegenier, luchtvaartpionier en een groot pleitbezorger voor de kleine luchtvaart heengegaan.

---



# **Boekbespreking: The Aircraft Commander in International Air Transportation**

## **Boekbespreking:**

### **The Aircraft Commander in International Air Transportation, Legal Powers, Duties and Decision-Making**

*Auteur: Ronald Schnitker*

*Boek auteur: Dick van het Kaar,  
Published by Eleven International Publishing (2023).*

*Series: Essential Air and Space Law, Series ed.,*

*Mariette Benko, 212 blz.*

*Hardback*

*Prijs: € 93,50*

*ISBN 9789047301790.*

Aan het hoofd van een bemanning in de geïsoleerde omgeving van een luchtvaartuig, die luchtruimen met verschillende rechtsgebieden doorkruist, moet de commandant van het vliegtuig een gedefinieerde juridische status hebben met betrekking tot rechten, bevoegdheden en plichten om alle kwesties in de internationale luchtvaart het hoofd te bieden. Deze leidende persoonlijkheid is verantwoordelijk voor het handhaven van de goede orde en discipline aan boord, maar moet bovenal de veiligheid van het vliegtuig en de inzittenden tijdens de vlucht beschermen.

De rechten en plichten van de gezagvoerder zijn vastgelegd in nationale wet- en regelgeving. Zonder internationale afspraken houdt het effect ervan houdt op bij de landsgrens.

Om internationaal overleg en de goedkeuring van een gecodificeerde alomvattende juridische status van de vliegtuigcommandant aan te moedigen, biedt de auteur in zijn boek een diepgaande studie en evaluatie van de discussies, ontwerpen en beraadslagingen van experts over de juridische positie van de gezagvoerder. Zijn werk is niet alleen relevant voor de huidige passagiers- en vrachtluchten, maar ook bij de ontwikkeling van gedachten over volledig geautomatiseerde vluchten in de toekomst, zelfs zonder vliegtuigcommandant aan boord.

Het boek bestaat uit 3 hoofdstukken. De hoofdstukken 1 en 2 gaan over de historie van beraadslagingen over en pogingen om de autoriteit van de gezagvoerder, zijn juridische positie, internationaal vast te leggen, terwijl hoofdstuk 3 gaat over 'human factors' en 'decision making', dat niet alleen gaat over het nemen van vlieg technische beslissingen, maar vooral ook hoe om te gaan met bijvoorbeeld 'unruly/disruptive passengers'. Ook besteedt de auteur aandacht aan de intrede van automatisering aan boord van het vliegtuig en Artificial intelligence (AI). Thema's die vragen oproepen, niet in de laatste plaats wanneer het om (fatale) incidenten gaat.

De auteur, Dick van het Kaar, was gezagvoerder bij KLM Noordzee Helikopters en daarna Martinair Cargo. Hij is in het bezit van de graad van Master in de Rechten, waarin hij zich specialiseerde in internationaal recht aan de Open Universiteit Nederland.

---

# EASA start openbare raadpleging over voorstellen over luchtwaardigheid en certificering van drones

Bron: EASA Newsroom | 04 sep 2024

## EASA start openbare raadpleging over voorstellen over luchtwaardigheid en certificering van drones

Het Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA) heeft [Notice of Proposed Amendment \(NPA\) 2024-06 gepubliceerd](#) om belanghebbenden en burgers in de luchtvaart te raadplegen over ontwerpvoorstellen voor de initiële en permanente luchtwaardigheid van gecertificeerde onbemande luchtvaartuigsystemen (UAS).

Het EASA stelt wijzigingen voor van de bestaande aanvaardbare middelen voor naleving en richtsnoeren (AMC en GM) van de UAS-verordeningen en deel 21, evenals nieuwe AMC en GM van de onlangs gepubliceerde Verordeningen [\(EU\) 2024/1107](#) en [\(EU\) 2024/1109](#), die waren gebaseerd op [EASA-advies nr. 03/2023](#).

De ontwerpvoorstellen hebben tot doel:

- zorgen voor een hoog en uniform veiligheidsniveau voor UAS die aan certificering onderworpen zijn en in de categorie “specifiek” worden geëxploiteerd;
- richtsnoeren verstrekken aan de bevoegde autoriteiten

van de EU-lidstaten voor de toepassing van de UAS-verordeningen;

- ondersteuning van de uitvoering van het nieuwe regelgevingskader dat van toepassing is op UAS;
- de betrokken belanghebbenden helpen de specifieke kenmerken van het nieuwe regelgevingskader te begrijpen; en
- de nieuwigheden van UAS in vergelijking met de bemande luchtvaart aan te pakken.

De Verordeningen (EU) 2024/1107 en (EU) 2024/1109 werden in mei uitgevaardigd na de publicatie van EASA-advies nr. 03/2023 in augustus 2023. Advies nr. 03/2023 bevatte regelgevingsmateriaal voor de luchtwaardigheid en certificering van UAS, met inbegrip van verticale start- en landingsvliegtuigen (VTOL-vliegtuigen) en luchttaxi's. In januari [2024 werd de gerelateerde NPA 2024-01](#) met het ontwerp AMC & GM over VTOL-capabele vliegtuigen gepubliceerd. Deze NPA is een extra stap van deze regelgevende taak (RMT.0230), die zal worden afgesloten met de publicatie van de definitieve AMC & GM onder de respectievelijke Executive Director Decisions.

---

# Kempen Airport vreest toename geluidshinder vanwege zonnepark

Bron: *Eindhovens Dagblad* □ 3-9-2024

# Kempen Airport vreest toename geluidshinder vanwege zonnepark

Kempen Airport sprak op 3 september 2024 voor de bestuursrechter in Den Bosch haar vrees uit voor toename geluidshinder in Dorplein door nieuw zonnepark onder vliegroute. De luchthaven voorziet onder meer extra overlast door uitwijkende vliegtuigen.

Nee, ze zijn echt niet tegen zonnepanelen an sich, maar het vliegveld wil vooral 'waarschuwen dat de omgeving zich gaat roeren vanwege de overlast' als de panelen er straks liggen.

Er zijn ook diverse partijen in de rechtszaal aanwezig die het zonnepark wel graag zien komen. Vertegenwoordigers van energiebedrijf Statkraft, zinkfabriek Nyrstar, de provincie Noord-Brabant en de gemeente Cranendonck kwamen dinsdag naar Den Bosch om de plannen toe te lichten en te verdedigen.

Het geplande nieuwe zonnepark is een project van het Noorse Statkraft en komt te liggen op het terrein van Nyrstar. De gemeente Cranendonck 'ziet de noodzaak om duurzame energie op te wekken en omarmt het voornemen om het zonneveld te plaatsen'. Ten slotte gaat de provincie over de benodigde vergunning.

"We hebben nu nooit geluidsklachten, dat is zeer uniek in Nederland. Die verwachten we met de komst van het park wel te krijgen" meent Noud Fransen, directeur van Kempen Airport.

Het gaat Kempen Airport vooral om de locatie. De panelen staan ingetekend op een terrein tussen het vliegveld en Budel-Dorplein in. *"Precies onder de vliegroute"*, vertelt Noud Fransen van Kempen Airport. *"Piloten zullen niet over dit soort velden vliegen, maar hun route iets wijzigen en er omheen gaan."*

In dat geval wordt er, zo is de verwachting, dichterbij Budel-Dorplein gevlogen waardoor de overlast daar toeneemt. *"We hebben nu nooit geluidsklachten, dat is zeer uniek in Nederland. Die verwachten we met de komst van het park wel te*

*krijgen.”*

## **Veiligheid bij een mogelijke noodlanding**

Naast de overlast in Dorplein door het omvliegen, maakt Frans en zich ook grote zorgen over de veiligheid bij een mogelijke noodlanding. „Piloten zullen zeggen: ‘Als ik hier overheen vlieg en er gebeurt iets, dan vlieg ik onmiddellijk in brand.’ Elektriciteit en brandstoflekkage zijn daarvoor de ideale combinatie. Zij zullen er dus waarschijnlijk omheen vliegen om in het geval van een calamiteit op een andere plek te kunnen landen.”

## **Uitbreiding bestaande zonnepark**

Overigens heeft Nyrstar al behoorlijk wat zonnepanelen liggen. Op het terrein van de zinkfabriek is al een zonnepark van 60 hectare dat ook wordt geëxploiteerd door Statkraft. Een tweede park, dat de capaciteit van het huidige zonnepark ongeveer zou verdubbelen, is nog niet aangelegd. De gemeente gaf hiervoor zo'n twee jaar geleden al groen licht, waarna Kempen Airport ook de gang naar de rechter maakte om deze tegen te houden. Deze zaak moet nog behandeld worden door de Raad van State. Over de huidige zaak verwacht de rechtbank in Den Bosch over zes weken uitspraak te doen.

---

## **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](mailto:j.voeten@breda-airport.eu)

Check Six Aviation Fuels

Contact: Sven Schepers

[inquiry@checksix.eu](mailto:inquiry@checksix.eu)