

Staatssteun in verband met de COVID-19-pandemie

Staatssteun in verband met de COVID-19-pandemie: het Hof van Justitie van de Europese Unie verklaart staatssteun aan KLM nietig

Arrest van het Gerecht in zaak T-146/22 | Ryanair/Commissie (KLM II – COVID-19)

De Europese Commissie had in 2020 toestemming gegeven voor coronasteun, maar dat had volgens het Europees Gerecht niet mogen gebeuren. Volgens de rechter konden ook Franse takken van het bedrijf „indirect profiteren” van de Nederlandse staatssteun, terwijl dat niet de bedoeling was.

Wanneer er redenen zijn om te vrezen dat cumulatie van staatssteun binnen een en dezelfde groep gevolgen zal hebben voor de mededinging, dient de Commissie bijzonder zorgvuldig onderzoek te doen naar de banden tussen de vennootschappen die behoren tot die groep.

In 2020 heeft de Europese Commissie haar goedkeuring gehecht aan Nederlandse staatssteun ten gunste van KLM. Deze steun bestond uit een staatsgarantie voor een banklening en uit een staatslening. Het totale bedrag van de steun bedroeg 3,4 miljard EUR. De maatregel had tot doel KLM tijdelijk liquiditeiten te verschaffen in verband met de Covid-19-pandemie.

In 2021 heeft het Gerecht van de Europese Unie het besluit van de Commissie echter nietig verklaard wegens ontoereikende motivering met betrekking tot de identificatie van de begunstigde van de maatregel in kwestie. Bovendien heeft het besloten om de gevolgen van de nietigverklaring op te schorten totdat de Commissie een nieuw besluit zou hebben vastgesteld.

Vervolgens heeft de Commissie op 16 juli 2021 een nieuw besluit vastgesteld, waarin zij het standpunt heeft ingenomen dat de staatssteun verenigbaar was met de interne markt en dat KLM en haar dochterondernemingen de enige begunstigden van de steun waren, met uitsluiting van de andere vennootschappen van de groep Air France-KLM.

Het Gerecht, waarbij de luchtvaartmaatschappij Ryanair beroep heeft ingesteld, verklaart bij zijn arrest van heden de goedkeuring van de betreffende steun opnieuw nietig. Het is namelijk van oordeel dat de Commissie een fout heeft begaan bij de identificatie van de begunstigden van de verleende staatssteun, door de holding Air France-KLM en Air France – twee vennootschappen die deel uitmaken van de groep Air France-KLM – niet als begunstigden aan te merken.

Het Gerecht onderzoekt in dit verband de kapitaalbanden en de organieke, functionele en economische banden tussen de vennootschappen van de groep Air France-KLM, het contractuele kader op basis waarvan de maatregel in kwestie is vastgesteld, en het soort steun dat is verleend en de context waarin dit is gebeurd. Het Gerecht komt op basis hiervan tot de slotsom dat de holding Air France-KLM en Air France op zijn minst indirect konden profiteren van het voordeel dat met de betreffende staatssteun werd verschaft.²

Tegen de beslissing van het Gerecht kan binnen een termijn van twee maanden en tien dagen vanaf de betekening ervan een tot rechtsvragen beperkte hogere voorziening worden ingesteld bij het Hof.

- 1 Arrest van 19 mei 2021, Ryanair/Commissie (KLM – COVID-19), T 643/20 (zie eveneens perscommuniqué nr. 84/21).
- 2 Arresten van 20 december 2023 in de zaken T-216/21, Ryanair en Malta Air/Commissie (Air France – COVID-19), en T-494/21, Ryanair en Malta Air/Commissie (Air France-KLM en Air France – COVID-19) (zie eveneens perscommuniqué nr. 198/23).

**Bron: Directie Communicatie, Afdeling Pers en Voorlichting
curia.europa.eu**

NOTA BENE: KLM heeft de verkregen staatssteun inmiddels volledig terugbetaald.

Samenwerking Luchtvaartnavigatiediensten in het Caribisch deel van het Nederlandse Koninkrijk

Samenwerking Luchtvaartnavigatiediensten in het Caribisch deel van het

Nederlandse Koninkrijk

De Koninkrijkslanden Aruba, Curaçao, Sint Maarten (hierna: ACS-eilanden) en Nederland – dus namens Bonaire, Sint Eustatius en Saba (hierna: BES-eilanden) – werken samen om hun nationale regelgeving voor verleners van luchtvaartnavigatiediensten (ANSP's) te herzien. Het doel van dit ANS-reguleringsproject is om gezamenlijk de nieuwste internationale ontwikkelingen te implementeren en een nog nauwere samenwerking tussen deze landen te stimuleren, aangezien de ACS/BES-eilanden ANSP's delen en een deel van hun luchtruimen met elkaar verbonden zijn.

De herziening van de regels en voorschriften voor ANSP's binnen de ACS/BES-eilanden wordt ontwikkeld door vijf (multidisciplinaire) werkgroepen, waaronder één gericht op ATS. Deze laatste had onlangs een zeer vruchtbare en succesvolle bijeenkomst op Curaçao over de effectieve, efficiënte en geharmoniseerde implementatie van de internationale normen en aanbevolen praktijken op ATS. De langverwachte uitkomst van deze bijeenkomst is het resultaat van een goede voorbereiding en een sterk gevoel van gedeeld doel onder de zeer toegewijde afgevaardigden, en heeft het (overkoepelende) ANS-regelgevingsproject een grote sprong dichterbij de eindstreep gebracht.

Andere werkgroepen zijn gericht op veiligheidsbeheersystemen (SMS), communicatie/navigatie/surveillance (CNS), luchtvaartinformatiediensten (AIS) en meteorologie (MET). Zodra al hun voorstellen zijn opgeleverd, zullen alle informatie en adviezen worden verwerkt door de beleids- en juridische afdelingen van bovengenoemde landen en onder een herzien deel van hun luchtvaartwetten worden gebracht.

Aruba, Curaçao, Sint Maarten en Nederland zetten zich in om in goede geest samen te werken aan de gemeenschappelijke doelstelling om de luchtvaartnavigatiediensten in het Caribisch deel van het Nederlandse Koninkrijk te verbeteren.

Oud-Martinair-piloten hebben volgens rechter geen recht op KLM-cao

Oud-Martinair-piloten hebben volgens rechter geen recht op KLM-cao

Voormalige vrachtvliegers van Martinair hebben van de rechter ongelijk gekregen in een zaak die ze hadden aangespannen om volgens de cao van moederbedrijf KLM te worden betaald. Zij werden in 2014 ontslagen toen Martinair opging in KLM, maar ruim twee jaar geleden oordeelde het Haagse gerechtshof dat dit onterecht was en KLM ze weer in dienst moest nemen. Daarop eisten zo'n 250 vrachtvliegers van Martinair onder andere achterstallig loon en salaris- en pensioenregelingen volgens de gunstigere KLM-cao.

De kantonrechter in Amsterdam gaat daar niet in mee. Zo gold er een eigen cao en pensioenregeling bij Martinair toen ze, naar later bleek onterecht, hun baan verloren. Volgens de Amsterdamse rechtbank is Martinair nog steeds een bestaande onderneming met alles wat daarbij hoort, zoals eigen arbeidsvoorwaarden.

De rechter oordeelt ook dat de vrachtvliegers geen achterstallig loon of een schadevergoeding hoeven te krijgen voor de jaren na hun ontslag. Toen KLM medio 2021 de oud-Martinair-vliegers opriep om weer voor het bedrijf te komen werken, wilden ze dat namelijk alleen als ze volgens de KLM-cao zouden worden betaald. Dat ze niet volgens hun oude, soberdere arbeidsvoorwaarden wilden werken is volgens de rechter hun eigen verantwoordelijkheid geweest.

Op een punt geeft de rechtbank de oud-Martinair-vliegers wel gelijk. Bij een eventuele reorganisatie moet KLM hun senioriteit, dus de lengte van hun dienstverband, meerekenen bij beslissingen wie wordt ontslagen.

[Lees hier de uitspraak](#)

Bron: ANP / rechtspraak.nl

Luchthavenbesluit Breda International Airport

Luchthavenbesluit Breda International Airport

De luchthaven Breda International Airport (voorheen: luchthaven Seppe) is een burgerluchthaven van regionale betekenis, bestemd voor zakelijke en recreatieve vluchten en opleidingsvluchten. Provinciale staten hebben bij besluit van 17 mei 2013 een luchthavenbesluit genomen door de verordening “Verordening luchthavenbesluit luchthaven Seppe Noord-Brabant”

(hierna: het luchthavenbesluit) vast te stellen. Het luchthavenbesluit ziet op het opstijgen en het landen van luchtvaartuigen en de daarmee verband houdende bewegingen van luchtvaartuigen op de grond. Bij besluit van 4 februari 2022 hebben provinciale staten van Noord-Brabant op grond van artikel 8.43 van de Wet luchtvaart de verordening “Tweede wijzigingsverordening Verordening luchthavenbesluit luchthaven Seppe Noord-Brabant” vastgesteld.

Stichting Platform Behoud Natuur en Milieu West-Brabant is het niet eens met dit besluit en is hiertegen in beroep gekomen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Volgens haar heeft het besluit tot gevolg dat de geluidsbelasting en de zogenoemde externe veiligheidsrisico's voor de omwonenden van het vliegveld toenemen.

De Raad van State is van oordeel dat provinciale staten de tweede wijzigingsverordening wat betreft de toegestane geluidruimte onzorgvuldig hebben voorbereid en onvoldoende gemotiveerd. De beroepen zijn gegrond, zodat het besluit van provinciale staten moet worden vernietigd. Dit betekent dat als provinciale staten het luchthavenbesluit willen wijzigen, zij een nieuw besluit daartoe moeten nemen.

Uitspraak: 17 januari 2024, ECLI:NL:RVS:2024:134

[Lees de uitspraak hier](#)

**Defensie wil vaker
laagvliegen en mikt op de**

Achterhoek

Defensie wil vaker laagvliegen en mikt op de Achterhoek

Bijna de gehele Achterhoek wordt een laagvlieggebied. Tenminste, als het aan Defensie ligt. Dat wil het aantal laagvlieggebieden voor helikopters bijna verdubbelen. Voor goede laagvlieg oefeningen zouden de bestaande laagvlieggebieden namelijk tekortschieten.

Met meer laagvlieggebieden kan de druk op de huidige gebieden worden verlicht, zo meent Defensie. Wel ziet een fors deel van Gelderland de defensiehelikopters dan laag overvliegen: naast de bestaande gebieden en een groot deel van de Achterhoek wordt namelijk ook het laagvlieggebied bij de Ginkelse Heide uitgebreid. Net zoals het gebied tussen Maas en Waal, met een flink nieuw deel richting Utrecht.

Drones

Ook wil Defensie meer trainen met drones in het Gelderse luchtruim. Hiervoor is extra ruimte nodig op vliegvelden, maar ook voor zogenoemde corridors naar de oefengebieden. Vliegbasis Deelen wordt gezien als de meest logische locatie. De te bereiken oefengebieden zijn dan Arnhemse Heide, Stroese Zand, Eder- en Ginkelse Heide en Artillerie Schietkamp 't Harde. De drones vliegen tussen de 457 meter en 1,2 kilometer hoog.

Daarnaast moet het aantal helikopterlandingsplaatsen worden uitgebreid. Dit kan op dezelfde plaatsen als waar nu al helikopters neerdalen. In Gelderland is dat op ASK Oldebroek,

de Eder- en Ginkelse Heide, het Stroese Zand, de Arnhemse Heide, het Garderense Veld en de Ermelose Heide. Maar mogelijk wordt er ook gekeken naar nieuwe locaties, waaronder het Gelderse Deelen. Op die vliegbasis wil Defensie ook graag een 'dirtstrip' aanleggen. Dat is een onverharde, smalle en korte landingsbaan.

Defensie pleit daarom voor een juridisch dichtgetimmerd 'planologisch regime' voor ruimtelijke ontwikkelingen in die gebieden.

Of alle uitbreidingen daadwerkelijk worden uitgevoerd, is nog afwachten. Defensie onderzoekt de mogelijkheden. Vervolgens besluit het kabinet waar Defensie mag groeien. Dat zal uiterlijk eind van dit jaar zijn.

[Bron: Omroep Gelderland](#)

Boeing 737 Max-9 van Alaska Airlines verliest nooddeur

Boeing 737 Max-9 van Alaska Airlines verliest nooddeur

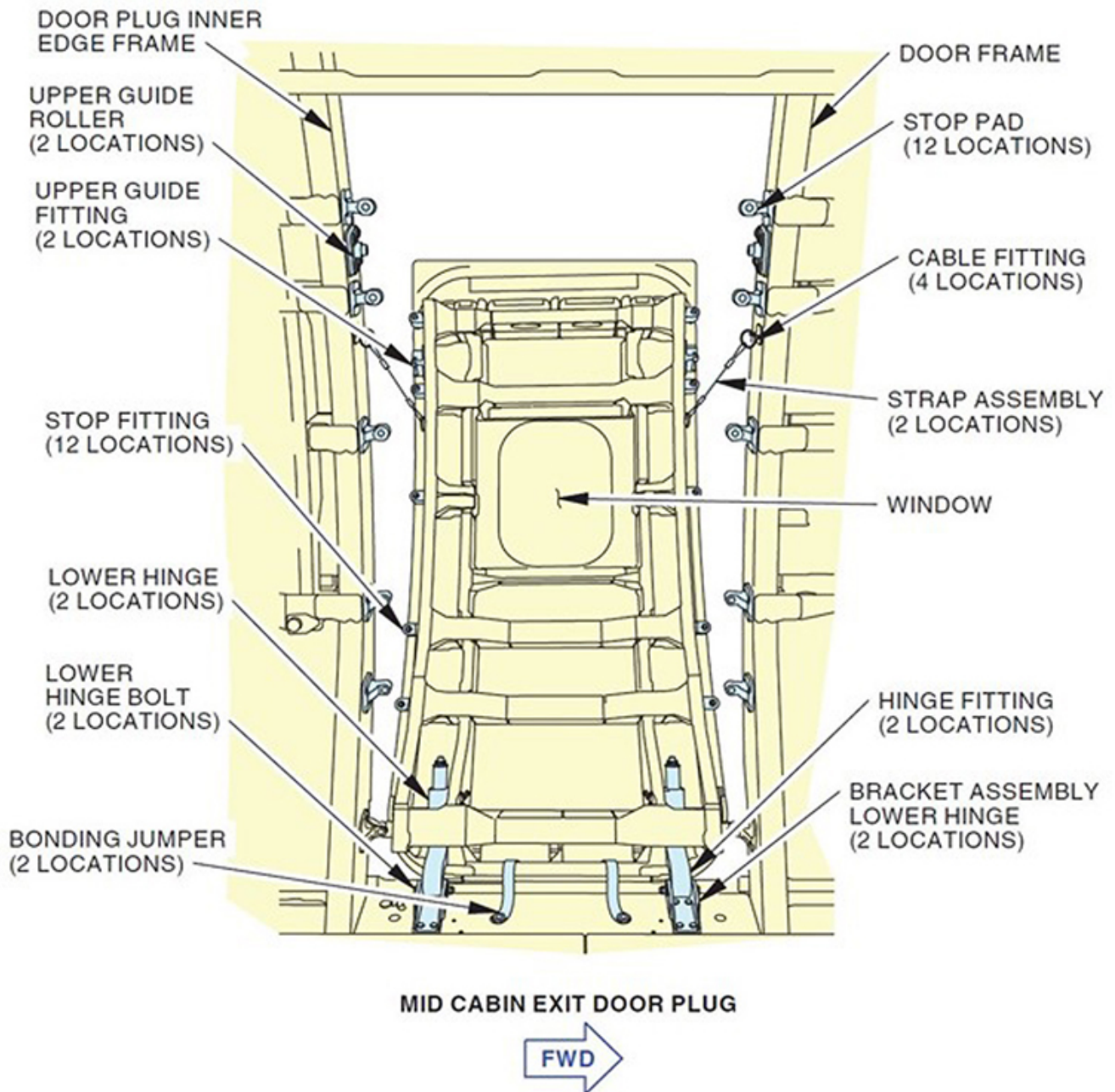
Op vrijdag 5 januari verloor een Boeing 737 MAX 9 van tijdens de vlucht op 5 kilometer hoogte een inactieve nooddeur (een plug), samen met een stuk wandpaneel. Het toestel met 171 passagiers en zes bemanningsleden aan boord was onderweg van de luchthaven van Portland, Oregon, in het noordwesten van de Verenigde Staten, naar Ontario in de staat Californië. Het toestel had 171 passagiers en zes bemanningsleden aan boord. Niemand raakte gewond bij het incident.

De Boeing 737 MAX 9 maakte een noodlanding op 'Portland International Airport'. De nooddeur werd enkele dagen later teruggevonden in een achtertuin.

Het 27 kilogram zware paneel is een zogenaamde plug die de plaats van de nooduitgang inneemt. Op de Max 9 is er achter de vleugel namelijk ruimte voor een (extra) nooduitgang. Die wordt voorzien voor luchtvaartmaatschappijen die hun toestel van een hoge stoelcapaciteit willen voorzien. Alaska Airlines maakt daar geen gebruik van, waardoor de ruimte van de nooduitgang ontoegankelijk gemaakt wordt. In de cabine is niets te zien van de deurplug. Het toestel was nog maar twee maanden oud.

Waarschuwingslampjes

Uit het eerste onderzoek blijkt dat bij enkele vluchten voor het incident een waarschuwingslampje ging branden. Op 7 december 2023, 3 januari en 4 januari 2024 waarschuwde het toestel al voor problemen met de cabinedruk. Als gevolg daarvan besloot Alaska Airlines het toestel niet meer in te zetten op vluchten naar Hawaï, aangezien de Boeing zich op die route ver weg van uitwijkvluchthavens bevindt. Het is nog niet duidelijk of er een verband is tussen de waarschuwingen en het recente incident.



Inspectie

Als gevolg van het incident heeft de Amerikaanse luchtvaartautoriteit FAA de inspectie bevolen van 171 Boeing 737 Max 9-toestellen. Tot dan mogen de in de VS geregistreerde toestellen niet worden gebruikt. Europese luchtvaartmaatschappijen worden niet getroffen door de beslissing van de Amerikanen. Zij kunnen gewoon verder blijven vliegen. Dat betekent niet dat er in Europa helemaal geen toestellen van het type 737 Max 9 rondvliegen, maar vele

Europese toestellen zijn anders gebouwd en maken gebruik van een nooduitgang in plaats van de plug.

Het gaat om de grootste ingreep voor de Boeing 737 Max sinds toestellen van dat type na twee vliegtuigcrashes wereldwijd lange tijd uit de luchtruimen werden geweerd.

In de schijnwerpers

Het incident met de nooddeur is de laatste in een reeks kwaliteitsproblemen bij Boeing. In 2018 en 2019 vonden fatale ongevallen plaats met de Boeing 737 Max, waarbij in totaal 346 mensen om het leven kwamen. De FAA hield bijna twee jaar lang honderden vliegtuigen van dit type aan de grond. Boeing moest eerst technische aanpassingen doorvoeren. De kwestie kostte het concern vele miljarden dollars.

Ook bestaan er zorgen over de wijze waarop Boeing zijn vliegtuigen samenstelt. Boeing besteedt, overigens net als veel andere vliegtuigfabrikanten, steeds meer van de componenten uit die in zijn complexe vliegtuigen werden gebruikt. Al in 2001 presenteerde John Hart-Smith, een ingenieur op een intern technisch symposium een Witboek waarin hij zijn collega's waarschuwde voor de risico's van de strategie van het werken met onderaannemingen, vooral als Boeing te veel werk zou uitbesteden en niet voldoende kwaliteit en technische ondersteuning ter plaatse zou kunnen bieden aan zijn leveranciers.

Daarnaast wordt Boeing achtervolgd door problemen bij de assemblage van verschillende vliegtuigtypen. Bij een productiesnelheid van twee rompen per dag, zijn er 10 miljoen gaten die moeten worden gevuld met een combinatie van bouten, bevestigingsmiddelen en klinknagels. Boeing vicepresident Stan Deal, die in een memo aan alle werknemers reageerde op het Alaska Airlines incident, zei dat de uitgeblazen deurplug en de ontdekking van ontbrekende en losse bouten op andere vliegtuigen ". . . duidelijk maken dat we niet zijn waar we moeten zijn".

Na het incident met de Boeing 737 max van Alaska Airlines

zakte het beursaandeel van Boeing op maandag 8 januari opnieuw met 9 procent.

[Bron: dit artikel is mede gebaseerd op nieuwsfeiten in demorgen.be](#)

[Lees ook: Hart Smith – OUT-SOURCED PROFITS – THE CORNERSTONE OF SUCCESSFUL SUBCONTRACTING](#)

Arbeidsovereenkomst KLM- gezagvoerder terecht ontbonden

Arbeidsovereenkomst KLM- gezagvoerder terecht ontbonden

In deze zaak staat centraal de vraag of de kantonrechter de arbeidsovereenkomst tussen KLM en een gezagvoerder terecht heeft ontbonden. Het gerechtshof Amsterdam heeft deze vraag op 9 januari 2024 bevestigend beantwoord.

De zaak in het kort

Uit het dossier komt naar voren dat KLM jarenlang bezig was de gezagvoerder aan te spreken op en het bijsturen van zijn manier van communiceren en gebrek aan zelfreflectie. De gezagvoerder volgde in 2013 een coachingstraject, maar desondanks kwamen ook nadien vele klachten bij KLM binnen over autoritair en grensoverschrijdend gedrag. In 2018 kreeg de

gezagvoerder een nieuwe leidinggevende, die de begeleiding op een open en welwillende manier overnam, maar de klachten bleven komen.

Grensoverschrijdend gedrag

In 2022 werd een melding van seksueel grensoverschrijdend gedrag gedaan, hetgeen niet is komen vast te staan. Wat wel opvalt en meeweegt is dat het gedrag van de gezagvoerder rondom de melding hetzelfde was als bij de eerdere klachten. De gezagvoerder wilde niet echt met de meldster in gesprek en wilde niet luisteren naar haar beleving. Ook later liet hij op geen enkel moment zien dat hij zich – uitgaande van de lezing van de feiten van de meldster – ook maar een heel klein beetje in haar kon inleven.

Geen zelfreflectie

De gezagvoerder was een (meer dan) gewaarschuwd man met – zoals hij zelf erkent – een voorbeeldfunctie. Het is hem, ondanks alle geboden coaching en begeleiding vanuit KLM, niet gelukt om zijn gedrag aan te passen en op een acceptabele manier met collega's te communiceren of om op zichzelf te reflecteren. Van KLM kan niet verwacht worden dat zij dit gedrag nog langer tolereert.

Beslissing

Het hof bekrachtigt de bestreden beschikking. Het primaire verzoek van de gezagvoerder tot herstel van het dienstverband en het subsidiaire verzoek om een billijke vergoeding als alternatief voor herstel (ex artikel 7:683 lid 3 BW) worden dan ook afgewezen. Ook voor een billijke vergoeding op grond van artikel 7:671b lid 9 BW is geen plaats omdat de ontbinding niet het gevolg is van ernstig verwijtbaar handelen van KLM. Het vonnis in eerste aanleg wordt bekrachtigd en het in hoger beroep nieuw gedane verzoek om te verklaren voor recht dat de suppletierегeling van KLM van toepassing is wordt afgewezen.

[Link naar de uitspraak](#)

Bron: *rechtspraak.nl*

De toekomst van Lelystad Airport

De toekomst van Lelystad Airport



Auteur: Drs. Marc Smeulers

Hoewel Lelystad Airport nog niet operationeel is voor het groothandelsverkeer, vliegen de miljoenen voor de luchthaven nog steeds de deur uit. Volgens Omroep Flevoland is er de afgelopen drie jaar ruim 43 miljoen euro extra aan het vliegveld besteed, onder andere voor het opkopen van stikstofrechten én de bemanning van de verkeerstoren. Daarmee is sinds 2008 ruim 243 miljoen euro besteed om de luchthaven

geschikt te maken voor bijvoorbeeld vakantievluchten.

Verschillende politieke partijen zijn verdeeld over de toekomst van Lelystad Airport. Opvallend is vooral dat veel partijen die in Flevoland voorstander zijn, zich in de aangrenzende provincies Overijssel en Gelderland hebben uitgesproken tegen de opening. De Gelderse coalitiepartijen uitten hun zorgen over het lage overvliegen van en naar Lelystad Airport, mogelijk boven de Veluwe. Dergelijke lage overvluchten kunnen bijvoorbeeld leiden tot geluidsoverlast.

Uiteindelijk beslist het Rijk over de toekomst van Lelystad Airport. Pas als er een nieuw kabinet is gevormd zal het duidelijk worden of de meerderheid van de nieuwe Tweede Kamer voor of tegen de opening van de luchthaven is.

In een artikel over de toekomst van Lelystad Airport doet Marc Smeulers, directeur van De Durfplaats een oproep om een nieuwe ambitie te gaan koesteren: het schoner en stiller maken van de luchtvaart om op die manier nog vele jaren passagiers en vracht, maar dan schoner en stiller, te verplaatsen over deze wereld om daarmee een reeds gedane, hoge investering in een luchthaven in de polder te koppelen aan de ambitie van het verkopen van onze waterkennis aan andere landen.

Marc Smeulers: *“De toekomst van Lelystad Airport gaat ons als volwassen Nederlanders allemaal aan. Waarom? Ten eerste omdat uit het geïnde belastinggeld in de polder een luchthaven is vergroot en gemoderniseerd en deze investering op dit moment aan het verdampen is. De luchthaven ligt er praktisch ongebruikt bij en dat kan veranderen. Ten tweede omdat nog steeds veel Nederlanders willen blijven vliegen, maar liefst op een wat schonere wijze. Daartoe is onderzoek nodig. Onderzoek dat ook kan plaatsvinden op de Luchthaven Lelystad. Het is mogelijk om de twee facetten te combineren: een einde maken aan de verdamping van een kostbare investering door de luchthaven te bestemmen tot een Nederlands Onderzoekcentrum Duurzame Luchtvaart.”*

Een vraag, die volgens Marc Smeulers op politiek niveau beantwoord moet worden is deze: wil Nederland weer een koppositie innemen in de verdere ontwikkeling van de

luchtvaart? Wij hebben kopposities in de landbouw, voedselinnovatie en water. We hadden ooit met KLM, NLR en Fokker een koppositie in de luchtvaart. Willen wij die terug? Dat het intellectueel kan, leidt geen twijfel.

Smeulders: "Het zal geen koppositie moeten worden op wereldniveau, maar deze keer een koppositie op Europees niveau. Want alleen op Europees niveau kan er voldoende geld vrijgemaakt worden om te komen tot het doen van majeure investeringen in het tot stand brengen van een schonere luchtvaart.

Wanneer wij de bestaande onderzoeks- en innovatie-ecosystemen goed laten aansluiten op het trio KLM, NLR en Fokker, goed laten aansluiten op de innovatie groeistrategie van de overheid en goed laten aansluiten op onze missie gedreven topsectoren en hun innovatiebeleid maken wij als Nederland een kans om een vernieuwde toppositie in de luchtvaart te bereiken.

Het zal fundamenteel onderzoek vergen, er zullen startups en scale-ups nodig zijn, de spelers in onze onderzoekinfrastructuur zullen intensiever moeten gaan samenwerken, beheerste kunstmatige intelligentie zal een rol moeten spelen, evenals robotica, er zal een duurzaamheid eindpunt geschetst moeten worden, maar dat alles is een kwestie van willen. We moeten het als land willen.

De politiek, regering en parlement gaan dit initiatief niet nemen, maar kunnen wel een belangrijke conditie scheppen door Lelystad Airport formeel te bestemmen tot een groene luchthaven, waar onderzoek wordt gedaan naar een schonere luchtvaart, waar experimenten plaatsvinden, waar opleiding curricula worden gecombineerd en geconcentreerd op een schonere luchtvaart. Een plek, die zelf ook schoon is, omdat er geen vervuilende vervoermiddelen meer mogen rondrijden en er gebouwd blijft worden met circulaire materialen.

Het initiatief zal moeten komen van het bedrijfsleven en onderwijsinstellingen door het bouwen van een publiek privaat samenwerking conglomeraat met als doel het behoud van Lelystad Airport als luchthaven voor het intensief bevorderen van een

schonere luchtvaart.”

Lees het volledige artikel van Marc Smeulers waarin hij tevens pleit voor de instelling van een Nederlands Onderzoekcentrum Duurzame Luchtvaart op de website van Luchtvaartwetenschappen (link)

[Lees het volledige artikel](#)

Definitiekwestie paramotortrike opgelost

Definitiekwestie paramotortrike opgelost

Een paramotortrike is een variant op een gemotoriseerd schermvliegtuig waarmee de piloot kon opstijgen volgens de voetstart methode. De trike, een gemotoriseerd schermvliegtuig met een onderstel op wielen, bestond eigenlijk helemaal niet in de Nederlandse luchtvaartwetgeving en leverde in de praktijk diverse defintiekwesties op. Zo werden activiteiten met paramotortrikes door de luchtvaartpolitie als illegaal en strafbaar beschouwd. De uitleg was dat de paramotortrike een soort MLA was waarvoor de piloot een bewijs van bevoegdheid moet bezitten. Er zijn zelfs piloten strafrechtelijk vervolgd. Maar strikt formeel was de paramotortrike geen MLA.

Aan de onzekerheid over de wettelijke status van een paramotortrike is per 1 januari 2024 een einde gekomen door het opnemen van een definitie in een aantal wettelijke regelingen. Zo is in het Besluit bewijzen van bevoegdheid voor de luchtvaart, het Besluit burgerluchthavens en het Besluit

luchtvaartuigen 2008 is per 1 januari 2024 een definitie van een paramotortrike opgenomen: luchtvaartuig zonder starre hoofdstructuur, dat wordt gestart en geland door gebruik te maken van een wielconstructie en over een hulpmotor beschikt, met niet meer dan twee zitplaatsen en een maximum startmassa van niet meer dan:

- a. 300 kg voor een eenzitter;
- b. 450 kg voor een tweezitter;

In het Besluit bewijzen van bevoegdheid voor de luchtvaart is bepaald dat voor het besturen van een paramotortrike geen bewijs van bevoegdheid nodig (art. 11, eerste lid onder n).

Aanvankelijk was het de bedoeling dat de paramotortrike ook in de Vrijstellingsregeling Besluit luchtverkeer 2014 zou worden opgenomen. Het stond het zo in de (concept) Regeling, maar het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat zag daar op het allerlaatste moment van af. Dit betekent dat het opstijgen en landen met een paramotortrike vooralsnog alleen vanaf een luchthaven met een luchthavenregeling of -besluit of een zogenaamd TUG-terrein kan plaatsvinden. De legeskosten voor de aanvraag van een luchthavenregeling verschilt enorm tussen de provincies. Zo heft de ene provincie geen leges, terwijl je in de andere tot vele duizenden Euro's kwijt bent voor het in behandeling nemen van de aanvraag van een luchthavenregeling of een TUG. In Zeeland kun je niet eens een TUG aanvragen voor regulier gebruik.

Bron: www.paramotorweb.nl

Arrest van het Hof van

Justitie van de Europese Unie in zaak T-233/22

Arrest van het Hof van Justitie van de Europese Unie in zaak T-233/22 | Islentyeva / Raad van de Europese Unie

De beperkende maatregelen tegen Rusland verbieden een Russisch staatsburger met een bewijs van bevoegdheid als privépiloot in principe niet om een vliegtuig te besturen in de Europese Unie.

Sinds 2014 heeft de Europese Unie beperkende maatregelen tegen Rusland genomen vanwege de annexatie van de Krim en de stad Sebastopol en de aanhoudende destabiliserende acties in Oost-Oekraïne. Naar aanleiding van de Russische aanval op Oekraïne op 24 februari 2022 heeft de Raad onder meer alle in Rusland geregistreerde vliegtuigen verboden om op het grondgebied van de Unie te landen, op te stijgen of over het grondgebied van de Unie te vliegen. Ditzelfde verbod is ook van toepassing op elk niet-Russisch geregistreerd vliegtuig dat eigendom is van, gecharterd is of anderszins onder zeggenschap staat van een Russische natuurlijke persoon of rechtspersoon, entiteit of lichaam.

De Europese Commissie en het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA) leggen dit laatste verbod aldus uit dat het ook eenieder met de Russische nationaliteit verbiedt om als piloot op privébasis te vliegen, aangezien hij of zij bepaalt waar en wanneer het vliegtuig vliegt. De directie burgerluchtvaart van het Groothertogdom Luxemburg heeft in een antwoord aan verzoeker naar deze uitlegging verwezen.

Verzoekster, een Russisch en Luxemburgs staatsburger die in het bezit is van een Luxemburgs bewijs van bevoegdheid als privépiloot en op de luchthaven van Luxemburg vliegtuigen gebruikt, heeft bij het Gerecht van de Europese Unie beroep ingesteld tegen het door de Raad vastgestelde verbod.

Het Hof van Justitie heeft weliswaar het beroep van verzoeksters verworpen omdat het besluit van de Raad geen beperkende maatregelen tegen personen inhoudt, maar eerder maatregelen van algemene strekking, maar stelt in haar analyse vast dat, zoals de Raad heeft betoogd, het litigieuze verbod niet van toepassing is op verzoekster.

Dit verbod heeft enkel betrekking op de economische of financiële controle van een vliegtuig en niet op de controle die de piloot uitoefent.

De uitlegging volgens welke dit verbod ook geldt voor Russische burgers die houder zijn van een bewijs van bevoegdheid als privépiloot, zou kennelijk ongeschikt zijn in het licht van de doelstelling om druk uit te oefenen op de Russische president en zijn regering om een einde te maken aan de schendingen van het internationaal recht en de territoriale integriteit van Oekraïne te handhaven.

[Link naar het arrest \(in de Franse en Poolse taal\)](#)

(Bron: Directoraat Communicatie Pers- en voorlichtingseenheid curia.europa.eu. Pers communiqué N° 194/23, Luxemburg, 20 december 2023).