

Waddenzee zoner^{ing} onbemande Luchtvaartuigen

Waddenzee zoner^{ing} onbemande Luchtvaartuigen

In het kort

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat bereidt een wijziging voor van het Besluit beperkingen burgerluchtverkeer Waddenzee en de Regeling zoner^{ing} 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.

Wat is het doel?

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.

Wilt u reageren?

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. We nodigen u uit om onder andere te reageren op de volgende vragen:

1. Verwacht u dat de voorgestelde wijzigingen effect hebben op u of uw organisatie en zo ja, in welke mate?
2. Wat vindt u van de vijf uitzonderingsgevallen waarin onbemande luchtvaartuigen wel zijn toegestaan?

[Reageren op deze consultatie](#)

Luchtruimbeperingen tussen Israël en Iran

Luchtruimbeperingen 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 luchtverkeersbeperkingen, 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 verstreckende 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 ontdooiing 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
screeningssysteem voor
passagiers voor onbepaalde
tijd uit**

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

Bron: 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

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,

uitsluitend 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”.

Bron: <https://www.supremecourt.uk/cases/uksc-2021-0098.html>

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 dagroute 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.

**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. Franses 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 Franssen 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>

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 vrachtvluchten, 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.