

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.

Bron: Vidjai Jusia, Legal and Legislative Consultant Sint Maarten (voormalig jurist I&W)

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](#)

Arbeidsovereenkomst KLM- gezagvoerder terech ontbonden

Arbeidsovereenkomst KLM- gezagvoerder terech ontbonden

In deze zaak staat centraal de vraag of de kantonrechter de arbeidsovereenkomst tussen KLM en een gezagvoerder terech 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 suppletieregeling van KLM van toepassing is wordt afgewezen.

[Link naar de uitspraak](#)

Bron: rechtspraak.nl

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).

Vliegen met multifocale contactlenzen

Vliegen met multifocale contactlenzen

Op 28 december 2023 deed de rechtbank Gelderland uitspraak in een geschil over de vraag of een zweefvliegpiloot met een LAPL-certificaat tijdens het vliegen multifocale contactlenzen mag dragen. In de Europese luchtvaartregelgeving is alleen bepaald dat zogenoemde klasse 1 of 2 piloten geen multifocale lenzen mogen dragen. Voor LAPL piloten is dit niet bepaald.

“Het blijkt niet uit artikel MED.B.095 van bijlage IV bij Verordening 1178/2011, en ook niet uit AMCI3 MED.B.095. onder a en/of g. van de ‘AMC and GM’. Verder blijkt uit de Flowcharts naar het oordeel van de rechtbank duidelijk dat het

verbod op het dragen van multifocale lenzen alleen ziet op klasse 1 en 2 piloten. Het staat namelijk in de aanvulling op artikel MED.B.070 van bijlage IV bij Verordening 1178/2011 en er staat niet specifiek bij vermeld dat het ook geldt voor LAPL piloten.”

Ook zijn er volgens de rechtbank geen aanknopingspunten voor de conclusie dat het uit de regelgeving volgende verbod op het dragen van multifocale lenzen voor klasse 1 en 2 piloten, zou gelden voor piloten in de gehele luchtvaart.

De rechtbank leidt uit de regelgeving af dat voor LAPL piloten de eisen gelden dat zij (1) geen abnormale functie van de ogen mogen hebben die waarschijnlijk de vliegveiligheid nadelig beïnvloedt, en (2) dat zij met behulp van corrigerende lenzen op alle afstanden aan de visuele vereisten moeten voldoen.

De rechtbank is van oordeel dat, als na een medische keuring blijkt dat met behulp van multifocale lenzen aan deze eis wordt voldaan, ook de situatie als bedoeld in AMC13 MED.B.095, onder a, van de ‘AMC and GM’ zich niet voordoet. Er is dan immers geen abnormale functie van de ogen die waarschijnlijk de vliegveiligheid nadelig beïnvloedt.

De rechtbank heeft het beroep van de zweefvliegpiloot gegrond verklaard. De rechtbank heeft het bestreden besluit vernietigd en de minister opgedragen om, al dan niet na een nieuwe medische keuring van de zweefvliegpiloot, een nieuwe beslissing op bezwaar te nemen.

[Klik naar de uitspraak](#)

Gerechtshof: Krimp Schiphol mag toch doorgaan

Gerechtshof: Krimp Schiphol mag toch doorgaan

Op 5 april 2023 oordeelde de voorzieningenrechter van de rechtbank Noord-Holland nog dat de krimp van Schiphol naar 460.000 vliegbewegingen per jaar niet mocht doorgaan omdat het kabinet niet de juiste stappen had doorlopen. Minister Harbers van Infrastructuur en Waterstaat ging daartegen in beroep omdat de uitspraak volgens hem niet in het belang van omwonenden van Schiphol was. Hij kreeg gelijk. Het gerechtshof in Amsterdam kwam oordeelde op 7 juli 2023 in het voordeel van de Staat.

KLM en andere vliegmaatschappijen, die de krimp juist willen voorkomen, hebben aangekondigd in cassatie gaan bij de Hoge Raad.

[Link naar het arrest van het Gerechtshof:](#)

Vergunning voor een zonnepark ondanks bedreiging vliegveiligheid

Het college van B&W Cranendonck heeft een omgevingsvergunning voor een zonnepark op het industrieterrein Nyrstar te Budel-

Dorplein verleend. In de door de luchthaven en inwoners van het dorp Budel-Dorplein aangevoerde bezwaren met betrekking tot de vliegveiligheid heeft het college geen aanleiding behoeven te zien om de vergunning te weigeren. Aannemelijk is geworden dat na realisatie van het zonnepark het in elk geval moeilijker zal zijn om een locatie zonder bouwwerken of andere belemmeringen te vinden voor een noodlanding. De rechtbank is evenwel van oordeel dat het college in de vrees voor afname van de veiligheid van MLA-vliegers en de vrees voor toename van de geluidbelasting op de woningen van inwoners van het dorp Budel-Dorplein geen aanleiding heeft behoeven te zien om de omgevingsvergunning te weigeren.

Uitspraak Rechtbank Oost-Brabant, d.d. 05 juli 2023, ECLI:NL:RBOBR:2023:3260

[lees hier de uitspraak](#)