

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

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

Lilium heeft uitstel van betaling aangevraagd voor twee werkmaatschappijen, meldt Reuters. Het Duitse luchttaxibedrijf onderzoekt nog of er gronden zijn voor insolventie voor de volledige groep. Lilium ontwikkelt vliegtaxi's die verticaal kunnen opstijgen, bedoeld voor stedelijk vervoer. Het bedrijf heeft alleen nog geen toestemming om ze daadwerkelijk passagiers te laten vervoeren en is door de hoge aanloopkosten in geldnood geraakt. De startup mikte op staatssteun, maar daar zagen zowel het Duitse parlement als thuisbasis Beieren vanaf. Lilium wil nu tijd winnen om nieuwe financiers te vinden.

Bron: mtsprout.nl

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

Luchtruimbepeningen tussen Israël en Iran

Luchtruimbepeningen 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 luchtverkeersbepeningen, 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](#)

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.

Embracing innovation at Farnborough International Airshow 2024

Embracing innovation at Farnborough International Airshow 2024

Author: Juriaan Kellermann, CEO of Fokker Next Gen

- **Commitment to Hydrogen Combustion Technology:**

At Fokker Next Gen, we are the only OEM focused solely on developing a hydrogen combustion-powered jet airliner by 2035, aiming for sustainable and efficient air travel.

- **Navigating Industry Shifts:**

Despite the current industry emphasis on Sustainable Aviation Fuel (SAF) and SAF-hybrid electric aircraft, we remain dedicated to hydrogen technology as the ultimate solution for zero-carbon emissions.

- **Collaboration and Innovation:**

Our journey towards hydrogen-powered aviation is strengthened through robust partnerships and innovative collaborations, with productive engagements at Farnborough International Airshow 2024.

- **Strategic Direction and Future Vision:**

The airshow reaffirmed our strategic focus on hydrogen combustion, positioning us at the forefront of

sustainable aviation and inviting industry collaboration to achieve true zero-carbon emissions.

[Read the article](#)

Strategisch belang van vrachtluchten

Strategisch belang van vrachtluchten



Auteur: Mr. Frans Vreede

Nog steeds vinden juridisch stroperige discussies plaats over de toegang van full freighter (vracht)vliegtuigen op Schiphol. Door de aard van hun operaties krijgen deze veelal niet de benodigde slots. Met een beroep op de Europese slotverordening vinden met name de operators van point-to-point vakantievluchten dat dit zo moet blijven.

Het gaat hier nu even niet om de argumenten voor en tegen;

daar is al het nodige over gezegd, en ook in eerdere publicaties in NT besproken en zijn de tegens weerlegd.

Waar het wél om gaat, is dat er een nieuwe geopolitieke realiteit in de wereld is. Oorlogen in Oekraïne en het Midden-Oosten, terrorisme in de Rode zee, een toenemend aantal natuurrampen, migranten- en vluchtelingenstromen. Grote hoeveelheden hulpgoederen zijn daarvoor nodig. Door de ontwikkelingen in Amerika bereidt Europa zich voor op het opvoeren van de eigen defensie waarbij de term oorlogseconomie steeds luider klinkt. Dat heeft grote gevolgen, ook voor de logistiek.

Die staat nu al onder grote druk. De recente 61 miljard dollar voor Oekraïne van President Biden leidt tot spoed-transporten van zeer grote hoeveelheden militaire goederen, van Amerika naar Polen, en vandaar via verborgen netwerken naar Oekraïne.

En ook daar komen de full freighters in beeld. Amerikaanse militaire transportvliegtuigen kunnen het bij lange na niet alleen aan, waardoor de hulp van full freighters wordt ingeroepen. Daardoor ontstaat een grote toename van het aantal vrachtoperaties, terwijl het aantal full freighters is beperkt tot ca. 2300 wereldwijd.

De geopolitiek ontwikkelingen tonen eens te meer aan hoe onmisbaar full freighters zijn in de internationale. Sterker, in het huidige tijdsgewricht zijn hun operaties van strategisch belang en moeten zo ook in juridisch opzicht worden gezien.

Dat brengt mee dat iedere op vrachtoperaties toegeruste luchthaven de vrachtvliegtuigen zoveel mogelijk moet faciliteren. En dat gebeurt ook.

Maar niet op Schiphol, hoewel daar – kant-en-klaar – een uitstekende infrastructuur voor de afhandeling van vrachtluchten klaarligt. Niettemin gaan de vakantievluchten vóór, en worden veel full freighters met een beroep op Europese regels van Schiphol geweerd.

Dat gaat echt niet langer. Wat er zij van de slotbezwaren, ze

moeten per direct en op het hoogste niveau worden weggenomen. Het strategische belang van full freighters in een nieuwe geopolitieke realiteit rechtvaardigt dat zonder meer. Geef full freighters een juridische status aparte, inhoudende dat die operaties voorlopig buiten de slotregelgeving om op Schiphol worden toegestaan. En waar gaat het om: slechts 4 à 5 % van alle vluchten van en naar Schiphol, véél minder dan de vakantievvluchten.

Uitblijven van onmiddellijke actie is naar mijn mening gelet op de internationale crisissituatie niet verantwoord.

Hoge Raad oordeelt: Kabinet kan niet zomaar vluchten op Schiphol minderen

Hoge Raad oordeelt: Kabinet kan niet zomaar vluchten op Schiphol minderen

De Nederlandse regering mag niet zomaar vluchten schrappen op Schiphol om de geluidshinder van de luchthaven te beperken. Hiervoor moet altijd eerst een Europese procedure worden gevolgd. De beslissing van het gerechtshof Amsterdam dat de Nederlandse Staat twee voorgenomen maatregelen mocht doorvoeren om de geluidshinder van Schiphol te verminderen, blijft niet in stand. Voor de maatregelen moet op grond van Europese regels een procedure van evenwichtige aanpak ofwel de

balanced approach worden gevolgd.

Dat heeft de Hoge Raad op vrijdag 12 juli 2024 geoordeeld.

Uitspraak Hoge Raad

De Hoge Raad oordeelt dat de voorgenomen Experimenteerregeling vaststelt dat rondom Schiphol de ruimte bestaat voor maximaal 460.000 vliegtuigbewegingen per jaar. Het oordeel van het hof dat de voorgenomen Experimenteerregeling geen aantallen vliegtuigbewegingen voorschrijft en het daarop gebaseerde oordeel van het hof dat de voorgenomen Experimenteerregeling niet onmiskenbaar in strijd is met de regels voor een experiment in de Wet luchtvaart (art. 8.23a Wlv), zijn volgens de Hoge Raad niet juist en kunnen daarom niet in stand blijven.

Verder oordeelt de Hoge Raad dat het hof ten onrechte heeft beslist dat de voorgenomen maatregelen zijn uitgezonderd van het doorlopen van de door Europese regels voorgeschreven procedure van de evenwichtige aanpak. Omdat de voorgenomen maatregelen tot gevolg hebben dat de toegang tot of de operationele capaciteit van Schiphol wordt beperkt door het huidige aantal toegestane vliegtuigbewegingen van 500.000 terug te brengen naar 460.000 per jaar, zijn de voorgenomen maatregelen aan te merken als een geluidsgerelateerde exploitatiebeperking in de zin van de Europese verordening. Deze verordening biedt geen aanknopingspunt om een tijdelijke en experimentele maatregel die tot gevolg heeft dat de toegang tot of de operationele capaciteit van een luchthaven wordt beperkt, van het toepassingsgebied uit te zonderen. De Staat kan de voorgenomen maatregelen dan ook slechts invoeren als de procedure van de evenwichtige aanpak is doorlopen.

[Lees de publicatie op rechtspraak.nl](#)

Betekent het opgeven van een vertraagde vlucht dat geen compensatie hoeft te worden uitgekeerd?

Betekent het opgeven van een vertraagde vlucht dat geen compensatie hoeft te worden uitgekeerd?

Door: Ronald Schnitker

Sinds het baanbrekende arrest van het Hof van Justitie in 2009 in zaak C-402/07, Sturgeon, is het algemeen aanvaard dat wanneer het gaat om het recht op compensatie van een luchtvaartmaatschappij op grond van de verordening betreffende de rechten van vliegtuigpassagiers, een vluchtvertraging van meer dan drie uur de passagier in dezelfde positie brengt als wanneer de vlucht was geannuleerd. Maar in 2024 oordeelde het Hof van Justitie in C-474/22, Laudamotion GmbH tegen flihtright GmbH, dat dat er enigszins andere rechten en plichten verbonden zijn aan vluchtvertraging dan aan annulering van vluchten.

De zaak C-54/23 Laudamotion en Ryanair heeft betrekking op een geschil tussen een luchtpassagier en Laudamotion GmbH en Ryanair DAC over de weigering van deze twee

luchtvaartmaatschappijen om de passagier te compenseren voor een vertraging bij aankomst van een vlucht waarvoor hij had geboekt.

De passagier boekte een retourvlucht bij Ryanair van Düsseldorf (Duitsland) naar Palma de Mallorca (Spanje), gepland voor 31 oktober 2019. Nadat deze passagier door Laudamotion, de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, had vernomen dat het vertrek van de heenvlucht (hierna de "oorspronkelijke vlucht") met zes uur zou worden vertraagd, heeft deze passagier een vervangende vlucht geboekt om een zakelijke afspraak in Palma de Mallorca na te komen.

Dankzij deze alternatieve vlucht is hij uiteindelijk minder dan drie uur later dan de geplande aankomsttijd van de oorspronkelijke vlucht op zijn bestemming aangekomen, waarbij drie uur of meer na de geplande aankomsttijd het minimum is om een forfaitair tarief aan te vragen

De passagier, die verklaarde dat hij op tijd had ingecheckt voor de oorspronkelijke vlucht, vorderde van Laudamotion een schadevergoeding van 250 EUR op grond van Verordening 261/2004.

De Duitse rechtbank die de zaak behandelde, boog zich over de vraag of een passagier op een vlucht met een vertraging van ten minste drie uur moet verschijnen bij het inchecken. In geval van annulering van een vlucht stelt artikel 3, lid 2, onder a), van Verordening (EG) nr. 261/2004 de passagier uitdrukkelijk vrij van deze verplichting. Het Duitse hof van beroep oordeelde dat dezelfde regel van toepassing was op passagiers op vertraagde vluchten: een passagier die ten minste drie uur voor vertrek op de hoogte werd gesteld van een vertraging, kon aanspraak maken op de compensatie waarin de artikelen 5 en 7 van de verordening voorzagen, zelfs als ze niet op de luchthaven waren verschenen.

Tegen deze uitspraak is beroep ingesteld bij het Bundesgerichtshof, de hoogste federale rechter in burgerlijke zaken in Duitsland) dat er twijfels waren gerezen omdat de passagier niet uiterlijk 45 minuten voor de aangekondigde vertrektijd bij het inchecken was verschenen, in strijd met de

uitdrukkelijke vereisten van Verordening 261/2004. Derhalve heeft het Bundesgerichtshof het Europese Hof van Justitie verzocht om een prejudiciële beslissing over de volgende vragen:

1) Is voor het ontstaan van het in de artikelen 5 tot en met 7 van verordening [nr. 261/2004] bedoelde recht op compensatie wegens de vertraging van een vlucht met meer dan drie uur na de geplande aankomsttijd vereist dat de passagier zich overeenkomstig artikel 3, lid 2, onder a), van de verordening op de door de luchtvaartmaatschappij, de touroperator of een erkend reisbureau aangegeven tijd, doch uiterlijk 45 minuten voor de gepubliceerde vertrektijd bij de incheckbalie meldt, of geldt dit vereiste niet in het geval van een langdurige vertraging in vorenbedoelde zin, net zoals het geval van annulering van de vlucht?

2) Indien het ontstaan van een langdurige vertraging in vorenbedoelde zin niet als zodanig meebrengt dat de verplichting om zich bij de incheckbalie te melden komt te vervallen, vervalt deze verplichting dan wel wanneer de passagier beschikte over voldoende zekere aanwijzingen dat de vlucht pas zou aankomen met een langdurige vertraging in vorenbedoelde zin?

Het Hof van Justitie oordeelde dat de verordening nr. 261/2004 "aldus moet worden uitgelegd dat om in aanmerking te komen voor de in artikel 5, lid 1, en artikel 7, lid 1, [...] In geval van langdurige vertraging van een vlucht, d.w.z. een vertraging van drie uur of meer na de oorspronkelijk door de luchtvaartmaatschappij geplande aankomsttijd, moet een luchtreiziger zich tijdig bij het inchecken hebben gemeld of, indien hij al online heeft ingecheckt, zich tijdig op de luchthaven hebben gemeld bij een vertegenwoordiger van de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert."

Het recht van passagiers op compensatie in geval van langdurige vertraging van de vlucht is dus in de eerste plaats bedoeld is om de schade te vergoeden die verband houdt met de verloren tijd. Een passagier die op de hoogte is van de vertraging en dus besluit om de vlucht vrijwillig op te geven,

vermijdt dergelijke schade en heeft daarom geen recht op compensatie voor de vertraging van een vlucht die hij nooit heeft genomen. Passagiers die compensatie vorderen voor een vluchtvertraging zullen daarom eerst moeten bewijzen dat zij de vlucht daadwerkelijk hebben genomen, of op zijn minst bereid waren dit te doen.

[Link naar het Arrest](#)

**Archer Aviation krijgt groen
licht om een eV0L
luchttaxidienst te
exploiteren**

**Archer Aviation krijgt groen
licht om een eV0L
luchttaxidienst te
exploiteren**

Archer Aviation is daarmee het tweede bedrijf dat een Part 135-certificering van de FAA heeft ontvangen.

Archer Aviation, gevestigd in San Jose, Californië, dat met behulp van elektrische verticale start- en landingsvoertuig (eVTOL) commerciële luchttaxidiensten wil gaan verrichten, heeft van de Federal Aviation Administration (FAA) een Part

135-certificering heeft ontvangen, om een onbemand luchttaxidienst te kunnen exploiteren. Daarmee kan Archer een volwaardige commerciële dienst met een eVTOL opzetten. Archer Aviation is het tweede eVTOL-bedrijf dat Part 135-certificering ontvangt. Eerder ontving Joby Aviation een Part 135-certificering.

Maar voordat het kan worden gelanceerd, moet Archer een typecertificering verkrijgen voor zijn Midnight-luchttaxi, wat betekent dat het vliegtuig voldoet aan alle ontwerp- en veiligheidsnormen van de FAA. Midnight is een eVTOL-vliegtuig met vier zitplaatsen plus één piloot, met een bereik tot 100 mijl (bijna 160 km) bij snelheden tot 150 mph (241 km/h), op puur batterijvermogen. Met behulp van kantelrotors is Midnight ontworpen om verticaal op te stijgen en te landen als een helikopter en vervolgens over te gaan in voorwaartse vlucht als een vliegtuig.

Naast Archer Aviation en Joby Aviation hopen ook andere eVTOL-bedrijven uiteindelijk volledige goedkeuring van de FAA te krijgen, maar dat proces verloopt traag.

[Bron: Archer](#)

Amerikaanse FAA: aantal gevallen van onhandelbare vliegtuigpassagiers blijft hoog

Amerikaanse FAA: aantal gevallen van onhandelbare vliegtuigpassagiers blijft hoog

De Amerikaanse Federal Aviation Administration (FAA) zei dinsdag 11 juni 2024 dat het aantal incidenten met onhandelbare vliegtuigpassagiers hoog blijft en het nultolerantiebeleid onverminderd voort te zetten.

Er werden 915 gevallen van onhandelbare passagiers gemeld in 2024 tot en met 9 juni, waaronder 106 gevallen van passagiersverstoringen als gevolg van dronkenschap, aldus de FAA. Het aantal onhandelbare passagiers piekte in 2021 tot bijna 6,000 tijdens de COVID-19-pandemie met de introductie van mondkapmandaten – waaronder 4,290 mondkapgerelateerde incidenten – maar blijft nog steeds ongeveer twee keer zo hoog als in 2020 of eerder.

Het aantal incidenten met onhandelbare passagiers daalde vorig jaar met 15% tot 2.075, aangezien de FAA 7,5 miljoen dollar aan boetes oplegde, vergeleken met 2.455 gevallen en 8,4 miljoen dollar aan boetes in 2022.

De FAA zei vorig jaar dat het in 2023 39 onhandelbare passagiers naar de FBI heeft verwezen, waarmee het totaal van dergelijke verwijzingen voor gewelddadig en bedreigend gedrag in vliegtuigen sinds eind 2021 op meer dan 270 komt.

Bron: Reuters.com

Tijdelijke subsidieregeling Luchtvaart in Transitie

Tijdelijke subsidieregeling Luchtvaart in Transitie

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft de tijdelijke subsidieregeling Luchtvaart in Transitie (LiT) gepubliceerd. Het doel van deze nieuwe regeling is om vanuit de luchtvaart een bijdrage te leveren aan het terugdringen van de CO₂-uitstoot. Door onder meer het versnellen van innovaties voor toepassing van waterstof als energiedrager en het wegnemen van knelpunten zoals grote risicovolle schaalessprongen in de technologie.

Hiermee draagt het LiT-programma ook economisch bij aan het versterken van de positie van de Nederlandse luchtvaartsector in de transitie naar duurzame luchtvaart.

De Regeling LiT sluit aan bij deze doelstelling en is specifiek gericht op enerzijds het verder op orde brengen van de kennisbasis van de Nederlandse Luchtvaart sector na 2030; anderzijds is het gericht op het versterken van het innovatief vermogen van het MKB in het kader van de verduurzaming van de luchtvaart. Daarmee beoogt de regeling het versnellen van de realisatie van de doelstellingen rond verduurzaming van de luchtvaart zoals vastgelegd in de luchtvaartklimaatdoelstellingen voor 2030 en klimaatneutraal vliegen in 2050.

Deze regeling vervalt met ingang van 31 december 2027, met dien verstande dat zij van toepassing blijft op de voor die datum aangevraagde subsidies.

Bron: In Staatscourant van 6 mei 2024, 1443