

Hoe lang gaat een luchtvaartuigmotor operationeel en juridisch mee?

Hoe lang gaat een luchtvaartuigmotor operationeel en juridisch mee?

Author: Prof. B. Patrick Honnebier, LL.M., LL.M. (advanced)*

** Professor verantwoordelijk voor het unieke Full Semester vak International Aviation Financing and Leasing Law, University of Mississippi, LL.M. in Air and Space Law program; Of Counsel bij het advocatenkantoor Rep De Cuba in Aruba; medeoprichter van Rep Aviation Law Coöperatief U.A. in Nederland.*

In de technische en juridische literatuur betreffende de internationale luchtvaartpraktijk wordt veel aandacht besteed aan het gebruik en de levensduur van vliegtuigen. Op internationaal niveau wordt een juridische definitie van een 'luchtvaartuig' [\[1\]](#), formeel echter alleen gegeven in het 'Protocol bij het 'Verdrag inzake internationale zakelijke rechten op mobiel materieel betreffende voor luchtvaartuig materieel specifieke aangelegenheden' (samen de 'Kaapstadverdragen', 2001). Hieronder worden het protocol en verdrag nader besproken, althans voor zover ze voor de

onderhavige bijdrage relevant zijn. De Kaapstadverdragen definiëren een luchtvaartuig, zoals dat weer in een ander verdrag wordt omschreven, als het 'luchtvaartuigcasco' (hierna 'casco') met daarop apart aangebrachte 'luchtvaartuigmotoren' (hierna 'motoren').

De bovengenoemde literatuur lijkt zich echter niet zozeer te concentreren op afzonderlijke motoren. Dit gebrek aan aandacht is verrassend, aangezien motoren heden een essentiële rol spelen in de mondiale luchtvaartpraktijk. Bijvoorbeeld zonder moderne en veilige motoren kan een vliegtuig niet de benodigde snelheid en hoogte bereiken.

Daarnaast kan de prijs van een motor oplopen van \$ 50.000 tot \$ 50 miljoen, afhankelijk van zijn grootte en technische vermogen. De aanschaf van motoren is dus bijzonder kostbaar! Daarom wordt in deze bijdrage aan de operationele en juridische levensduur van motoren nader aandacht besteed.

[Lees hier het artikel](#)