

**Wat zegt de toepasselijke internationale wetgeving over het voorkomen van vogelaanvaringen?**

**Wat zegt de toepasselijke internationale wetgeving over het voorkomen van vogelaanvaringen?**

**Zijn vogels op een wijngaard naast een vliegveld altijd gevaarlijk voor de burgerluchtvaart?**

*Door Patrick Honnebier* [\[\\*\]](#)

**Een geschil voorgelegd aan het Hof van Beroep te Curaçao en vervolgens aan de Hoge Raad der Nederlanden.**

## **I. Inleiding**

In de territoriale eenheid Curaçao deed zich een geschil voor over de vraag of de ICAO-regels en lokale regelgeving op het

gebied van luchtvaartveiligheid vereisten dat een vermeende mogelijkheid van vogelaanvaringen in vliegtuig casco's en vliegtuigmotoren door de juiste lokale autoriteiten moest worden onderzocht. De kwestie deed zich voor, omdat lokaal was gesuggereerd dat de aanwezigheid van vogels of andere dieren op of in de nabijheid van een vliegveld ALTIJD verboden was. De reden zou zijn dat deze situatie gevaarlijk was voor de burgerluchtvaart *per se*...

Een lokale wijnplantage (Wijngaard) ging in 2021 in beroep bij het 'Gemeenschappelijk Hof van Justitie' op Curaçao (het Hof). Curaçao is grondwettelijk gezien een zelfstandige territoriale eenheid van het Koninkrijk. De zaak betrof de uitkomst van de eerdere uitspraak, die was gedaan door het lokale Gerecht van Eerste Aanleg (GEA). In de eerste uitspraak waren twee 'Curaçaose overheidsbedrijven' (samen Curaçao) in het gelijk gesteld. Deze entiteiten zijn (in)direct verantwoordelijk voor het toezicht op en de exploitatie van Curaçao Airport (Hato). Het GEA had alle verweer en vorderingen van de Winery afgewezen. De rechter oordeelde onder meer dat de internationale en lokale wetgeving op het gebied van luchtvaartveiligheid Curaçao gelijk zou geven. Daarom ging Winery in beroep bij het Hof.

## **II. De betwiste internationale en lokale wettelijke regimes**

Eerder hadden Winery en Curaçao in 2014 al snel overeenstemming bereikt over het 'winery project'. Dit project omvatte een 'reguliere' huurovereenkomst voor het 'landgoed Hato' en een erfpachtovereenkomst voor twee hectare grond. Al het 'onroerend goed' is gelegen in de nabijheid van de luchthaven.

Volgens Wijngaard was er abrupt een 'opschortende voorwaarde' in het ontwerp van de erfpachtovereenkomst opgenomen. Curaçao had aangevoerd dat deze voorwaarde absoluut vereist was en

gebaseerd zou zijn op de toepasselijke internationale ICAO-gerelateerde en lokale veiligheidsvoorschriften voor de luchtvaart. In essentie zijn de laatstgenoemde regels een kopie van de eerstgenoemde. Curaçao voerde aan dat alleen al de aanwezigheid van vogels op de wijngaard bij Hato gevaarlijk was voor de burgerluchtvaart, omdat deze situatie tot vogelaanvaringen zou kunnen leiden.

In principe vereiste de nieuwe voorwaarde toestemming van de Curaçao Civil Aviation Authority (CCAA). De Wijngaard was plotseling verplicht om Curaçao te voorzien van een specifieke 'Clearance' van de CCAA met betrekking tot het gebruik van voornoemd onroerend goed. Volgens Curaçao was de fundamentele basis voor de beweerdelijk vereiste toestemming van de CCAA het toepasselijke 'Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart' (Chicago, 1944). In het Verdrag van Chicago zijn onder meer de kernbeginselen vastgelegd die internationaal luchtvervoer mogelijk maken, met inbegrip van de eisen inzake veiligheidstoezicht. Meer specifiek hebben de ICAO-regels in detail betrekking op 'bird strike'-mogelijkheden en veiligheidsregels voor de exploitatie van land in de buurt van een luchthaven. Er wordt echter *niet speciaal* verwezen naar wijngaarden. Opgemerkt wordt, dat wereldwijd verschillende wijngaarden in de buurt van luchthavens liggen!

Curaçao beweerde dat in dit geval de activiteiten van de Wijngaard op de genoemde percelen vogels zouden kunnen aantrekken. Daardoor zou mogelijk een vogelaanvaring kunnen plaatsvinden. Winery betwistte dat de toestemming van de CCAA wettelijk vereist was.

In hoger beroep voerden Wijngaard en Curaçao in toenemende mate aan, dat de toepasselijke internationale en lokale burgerluchtvaartregelgeving van het grootste belang is. Zij vormen het beslissende juridische kader. Meer specifiek bepaalden de internationale en lokale burgerluchtvaart veiligheidsgerelateerde wetten of, ja of nee, het CCAA

instemmingsvereiste verplicht was. De twee partijen hebben de toepasselijke ICAO-regels en lokale wetten echter verschillend geïnterpreteerd. Er wordt nogmaals op gewezen dat de laatstgenoemde regelgeving volledig op de eerstgenoemde is gebaseerd.

Desondanks heeft de CCAA, zonder de toepasselijke bepalingen van de ICAO-regels grondig te onderzoeken, eenvoudigweg geweigerd Winery toestemming te geven. Het gevolg was dat Wijngaard door Curaçao werd gedwongen het wijnproject voortijdig te beëindigen. Dit succesvolle project had al geresulteerd in het oogsten van druiven en de daaropvolgende productie van flessen heerlijke wijn. De rechtmatigheid van de botte CCAA-weigering werd door Wijngaard betwist.

### **III. De uitspraak van het Hof van Beroep op Curaçao**

Wijngaard had het Hof van Beroep voorzien van een uitgebreide juridische analyse van de ICAO-regels en lokale regelgeving met betrekking tot het voorkomen van het gevaar van vogelaanvaringen. Op speciaal verzoek van Wijngaard had ik de eer dit rapport te schrijven. Het Hof verwees expliciet naar mijn rapport in zijn uitspraak van 17 januari 2023. Zij citeerde dat de aanwezigheid van vogels op en in de nabijheid van de luchthaven in principe een ernstige bedreiging vormt voor de operationele veiligheid van vliegtuigen. Dit betekent echter niet dat de aanwezigheid van kleine vogels in de buurt van de luchthaven Hato ALTIJD een ernstig gevaar is voor de veiligheid van de burgerluchtvaart. Bovendien werd volgens het Hof in het rapport geconcludeerd, dat (op basis van de ICAO- en lokale regelgeving) een vergunning, toestemming of machtiging van de CCAA voor de oprichting en exploitatie van de Wijngaard NIET rechtmatig was vereist.

## **IV. Het beroep bij de Hoge Raad der Nederlanden**

Curaçao ging in beroep bij de Hoge Raad der Nederlanden. De Hoge Raad is gevestigd in Den Haag, in Europees Nederland.

De advocaat-generaal, die rechtstreeks verbonden is aan de Hoge Raad, heeft dit hof op 21 juni 2024 formeel als volgt 'geadviseerd'. Het Hof van Beroep in Curaçao had geoordeeld dat Wijngaard alle benodigde vergunningen had aangevraagd en gekregen. Bovendien is een goedkeuring van de CCAA geen wettelijke vergunningsvereiste. De lokale wetgeving bevat wel een aantal voorwaarden, maar dit specifieke vereiste ontbreekt! Dit betekent dat in de Curaçaose wetgeving de toestemming van de CCAA geen formele noodzaak betreft.

Daarnaast herhaalde de advocaat-generaal dat Curaçao adequaat onderzoek had moeten doen naar het risico op vogelaanvaringen of andere gevaren voor de burgerluchtvaart. Bovendien had dit onderzoek moeten plaatsvinden voordat de CCAA-machtiging ineens in het ontwerp van de erfpachtovereenkomst werd opgenomen.

Uiteindelijk heeft de Hoge Raad der Nederlanden op 6 december 2024 het beroep van Curaçao afgewezen. *Geconcludeerd* wordt dat Wijngaard, na een jarenlange felle juridische strijd, terecht als winnaar heeft gezegevierd.

Amsterdam, 11 maart 2025

---

**[\*] Professor International Aviation Financing and Leasing Law aan een universiteit (University of Mississippi).**