

Nederland hoogt maximum startmassa MLA's op naar 600 KG

Nederland hoogt maximum startmassa MLA's op naar 600 KG

Door: Ronald Schnitker

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft het Besluit luchtvaartuigen 2008 en de Regeling nationale veiligheidsvoorschriften luchtvaartuigen (per 20 februari 2024) gewijzigd, in die zin dat nu ook zwaardere Micro Light Aircrafts (MLA's) van 450 tot 600 kilogram onder de nationale regelgeving worden gebracht. MLA's zijn land-, amfibie- of watervliegtuigen met niet meer dan twee zitplaatsen.

Voor deze wijziging vielen alleen MLA's met een maximum startmassa van minder dan 450 kg buiten de EU-basisverordening 2018/1139 van 4 juli 2018, waardoor nationale regelgeving alleen op lichtere typen MLA's van toepassing was. Door technische ontwikkeling van dit (populaire) type vliegtuig nam het startgewicht van MLA's toe en werd in de praktijk gevlogen met MLA's die een startgewicht hebben van meer dan 450 kg. Er ontstond al gauw een grote behoefte om deze gewichtsgrens op te hogen naar 600 kg.

Nu biedt de EU-basisverordening lidstaten de mogelijkheid om activiteiten in verband met ontwerp, productie, onderhoud en vluchtuitvoering voor een aantal in de verordening genoemde luchtvaartuigcategorieën vrij te stellen van deze verordening

(de zogenoemde opt-out). Hiermee krijgen lidstaten de ruimte om deze luchtvaartuigcategorieën nationaal te reguleren. Een van die categorieën betreft MLA's met een maximaal startgewicht tussen 450 en 600 kg.

De minister van Infrastructuur en Waterstaat heeft ingestemd met het ophogen van deze gewichtsgrens. Door de wijzigingen in het Besluit luchtvaartuigen 2008 en de Regeling nationale veiligheidsvoorschriften luchtvaartuigen wordt deze categorie MLA's met een maximaal startgewicht tussen 450 en 600 kg onder de nationale regelgeving gebracht.

Een hoger toegestaan startgewicht geeft meer mogelijkheden om veiligheid verhogende apparatuur in te bouwen in MLA's. Hiermee wordt ook een zwaardere elektrische versie een aantrekkelijker alternatief. Dit past bij de voortrekkersrol die Nederland wil innemen voor elektrisch vliegen.

Regulering van de grondafhandeling op luchthavens in de Europese Unie

Regulering van de grondafhandeling op luchthavens in de Europese

Unie

Het Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart heeft het [allereerste voorstel gepubliceerd om de grondafhandeling op luchthavens in de Europese Unie te reguleren](#), om de veiligheid, cyberbeveiliging en consistentie van alle acties die voor en na een vlucht op de grond plaatsvinden, te vergroten, wat voordelen oplevert voor passagiers en hun luchtvaartmaatschappijen.

In dit [advies](#) wordt voor het eerst een verordening voorgesteld die gevolgen zal hebben voor ongeveer 300 000 werknemers in de grondafhandelingsindustrie, een van de grootste groepen werknemers in de luchtvaart. De verordening zal er ook voor zorgen dat grondafhandeling onder [Verordening \(EU\) 2022/1645](#) inzake cyberbeveiliging valt.

Grondafhandeling omvat elke activiteit die op de grond plaatsvindt om een vliegtuig en zijn passagiers voor te bereiden op vertrek of aankomst. Dit omvat:

- Het laden en lossen van luchtvaartuigen met vracht, post en bagage;
- In- en uitstappen van passagiers;
- Ontdooiing en ijsvorming;
- Bijtanken; en
- Het vastzetten van het vliegtuig op de grond tijdens turnaround, pushback en slepen.

Tot nu toe was dit belangrijke onderdeel van de luchtvaart grotendeels zelfregulerend. In de meeste gevallen worden operationele regelingen, met inbegrip van regelingen die van invloed zijn op de veiligheid, alleen vastgelegd in bilaterale dienstverleningsovereenkomsten tussen verleners van grondafhandelingsdiensten en de vliegtuigexploitanten aan wie zij diensten verlenen.

In het [advies](#) wordt een efficiënte aanpak voorgesteld voor het toezicht op grondafhandelingsorganisaties door de bevoegde autoriteiten. Verwacht wordt dat hierdoor meervoudige verificaties van dezelfde activiteiten en organisatorische aspecten zullen worden vermeden en dat het aanzienlijke aantal audits dat voornamelijk door vliegtuigexploitanten wordt uitgevoerd, geleidelijk zal afnemen. Op deze manier moeten organisaties in staat zijn om hun middelen beter toe te wijzen aan auditen tot het beheer van de veiligheid van hun activiteiten. Net als nu blijven vliegtuigexploitanten de algehele verantwoordelijkheid voor de veiligheid van vliegtuigen en de vliegveiligheid.

De nieuwe grondafhandelingsverordening verplicht grondafhandelingsorganisaties en exploitanten van zelf-afhandelende luchtvaartuigen die commerciële luchtvervoersactiviteiten met vliegtuigen uitvoeren, verplichten zelf te verklaren dat zij aan de EU-vereisten voldoen. Bijvoorbeeld door het toepassen van operationele procedures die door henzelf zijn ontwikkeld. Organisaties zullen moeten aantonen dat ze een managementsysteem hebben dat in verhouding staat tot de complexiteit van hun activiteiten. Dit omvat een veiligheidsbeheersysteem, opleiding van personeel, een onderhoudsprogramma voor grondafhandelingsapparatuur en gedefinieerde operationele procedures, samen met een robuuste veiligheidscultuur, waarbij eventuele veiligheidsproblemen zonder boete aan de melder worden gemeld, snel worden aangepakt en worden gebruikt als een les om de veiligheid bij de dienstverlening verder te verbeteren.

De grondafhandelingsverordening wordt naar verwachting eind 2024 of begin 2025 gepubliceerd. In het [advies](#) wordt een overgangperiode van drie jaar voorgesteld voor de tenuitvoerlegging na de bekendmaking van de verordening.

[Lees hier het advies](#)

Bron: EASA 16 januari 2024

Luchthavenbesluit voor Luchthaven Hilversum

Luchthavenbesluit voor Luchthaven Hilversum

Uitspraak over het luchthavenbesluit dat provinciale staten van Noord-Holland voor luchthaven Hilversum hebben vastgesteld. Dit besluit heeft betrekking op het luchthavenluchtverkeer, het opstijgen en landen van vliegtuigen en de ruimtelijke indeling van het gebied van en rond de luchthaven. Met het besluit is de zogenoemde 47 BKL-contour rond Hilversum vervallen. Dit is een geluidscontour rondom het vliegveld, gebaseerd op een oude geluidsmaat. Deze oude contour wordt in het luchthavenbesluit vervangen door de 56 dB(A) Lden-contour. Lden is een Europese maat om de geluidsbelasting door omgevingslawaai over een heel etmaal uit te drukken. Deze 56 dB(A) Lden-contour is kleiner dan de oude 47 Bkl-contour. Een kwekerij en enkele inwoners van Loosdrecht zijn het niet eens met het luchthavenbesluit. Zij vinden dat de geluids- en risicocontouren die in het luchthavenbesluit staan, niet overeenkomen met feitelijke geluidsbelasting en het gevaar van de luchthaven. Met afwijkende vliegroutes is volgens hen in de berekening van de contouren geen rekening

gehouden. Ook hebben appellanten betoogd dat dat het hoogtebeperkingengebied aan haar zijde niet goed is vastgesteld. Daarom zijn zij tegen het luchthavenbesluit van de provincie in beroep gekomen bij de Afdeling bestuursrechtspraak. Die heeft de zaak op 22 september 2023 op zitting behandeld.

De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State die op 7 februari 2024 uitspraak deed, oordeelde dat wat appellanten hebben aangevoerd, onvoldoende concrete aanknopingspunten biedt voor het oordeel dat provinciale staten het luchthavenbesluit niet heeft kunnen vaststellen. Het beroep is ongegrond.

[De uitspraak 202204667/L/RI is in te zien via: Raad van State](#)

Staatssteun in verband met de COVID-19-pandemie

Staatssteun in verband met de COVID-19-pandemie: het Hof van Justitie van de Europese Unie verklaart staatssteun aan KLM nietig

Arrest van het Gerecht in zaak T-146/22 | Ryanair/Commissie (KLM II – COVID-19)

De Europese Commissie had in 2020 toestemming gegeven voor coronasteun, maar dat had volgens het Europees Gerecht niet mogen gebeuren. Volgens de rechter konden ook Franse takken van het bedrijf „indirect profiteren” van de Nederlandse staatssteun, terwijl dat niet de bedoeling was.

Wanneer er redenen zijn om te vrezen dat cumulatie van staatssteun binnen een en dezelfde groep gevolgen zal hebben voor de mededinging, dient de Commissie bijzonder zorgvuldig onderzoek te doen naar de banden tussen de vennootschappen die behoren tot die groep.

In 2020 heeft de Europese Commissie haar goedkeuring gehecht aan Nederlandse staatssteun ten gunste van KLM. Deze steun bestond uit een staatsgarantie voor een banklening en uit een staatslening. Het totale bedrag van de steun bedroeg 3,4 miljard EUR. De maatregel had tot doel KLM tijdelijk liquiditeiten te verschaffen in verband met de Covid-19-pandemie.

In 2021 heeft het Gerecht van de Europese Unie het besluit van de Commissie echter nietig verklaard wegens ontoereikende motivering met betrekking tot de identificatie van de begunstigde van de maatregel in kwestie. Bovendien heeft het besloten om de gevolgen van de nietigverklaring op te schorten totdat de Commissie een nieuw besluit zou hebben vastgesteld.

Vervolgens heeft de Commissie op 16 juli 2021 een nieuw besluit vastgesteld, waarin zij het standpunt heeft ingenomen dat de staatssteun verenigbaar was met de interne markt en dat KLM en haar dochterondernemingen de enige begunstigden van de steun waren, met uitsluiting van de andere vennootschappen van de groep Air France-KLM.

Het Gerecht, waarbij de luchtvaartmaatschappij Ryanair beroep heeft ingesteld, verklaart bij zijn arrest van heden de goedkeuring van de betreffende steun opnieuw nietig. Het is namelijk van oordeel dat de Commissie een fout heeft begaan

bij de identificatie van de begunstigden van de verleende staatssteun, door de holding Air France-KLM en Air France – twee vennootschappen die deel uitmaken van de groep Air France-KLM – niet als begunstigden aan te merken.

Het Gerecht onderzoekt in dit verband de kapitaalbanden en de organieke, functionele en economische banden tussen de vennootschappen van de groep Air France-KLM, het contractuele kader op basis waarvan de maatregel in kwestie is vastgesteld, en het soort steun dat is verleend en de context waarin dit is gebeurd. Het Gerecht komt op basis hiervan tot de slotsom dat de holding Air France-KLM en Air France op zijn minst indirect konden profiteren van het voordeel dat met de betreffende staatssteun werd verschaft.²

Tegen de beslissing van het Gerecht kan binnen een termijn van twee maanden en tien dagen vanaf de betekening ervan een tot rechtsvragen beperkte hogere voorziening worden ingesteld bij het Hof.

- 1 Arrest van 19 mei 2021, Ryanair/Commissie (KLM – COVID-19), T 643/20 (zie eveneens perscommuniqué nr. 84/21).
- 2 Arresten van 20 december 2023 in de zaken T-216/21, Ryanair en Malta Air/Commissie (Air France – COVID-19), en T-494/21, Ryanair en Malta Air/Commissie (Air France-KLM en Air France – COVID-19) (zie eveneens perscommuniqué nr. 198/23).

**Bron: Directie Communicatie, Afdeling Pers en Voorlichting
curia.europa.eu**

NOTA BENE: KLM heeft de verkregen staatssteun inmiddels volledig terugbetaald.

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)

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 terechtig ontbonden

Arbeidsovereenkomst KLM- gezagvoerder terechtig ontbonden

In deze zaak staat centraal de vraag of de kantonrechter de arbeidsovereenkomst tussen KLM en een gezagvoerder terechtig 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 suppletierегeling 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](http://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).