

Nieuwe versie van de EAR for ATM/ANS gepubliceerd

Nieuwe versie van de EAR for ATM/ANS gepubliceerd

EASA Newsroom | 13 maart 2025

De European Union Aviation Safety Agency (EASA) heeft een nieuwe versie van de Easy Access Rules for Air Traffic Management/Air Navigation Services (EAR for ATM/ANS) gepubliceerd. Deze herziening, die ingaat in maart 2025, integreert recente regelgevende materialen met betrekking tot informatiebeveiliging, ATM/ANS-systemen en onderdelen, de definitie van SIGMET, bepaalde eisen voor speciale visuele vluchtregels en luchtverkeersleidingsklaringen.

Een belangrijke toevoeging is de uitbreiding van de reikwijdte van vluchtinformatiediensten met informatie over onbemande luchtvaartuigen (drones). Deze update volgt op de goedkeuring door de Europese Commissie van een omvangrijk regelgevingspakket voor drones en VTOL-luchtvaartuigen (VCA). De wijzigingen uit dit pakket die betrekking hebben op ATM/ANS – Provision of Services zijn nu in de EAR opgenomen door middel van Verordening (EU) 2024/1111.

Deze nieuwe publicatie in pdf- en XML-formaat is ontworpen om gemakkelijk leesbaar te zijn en bevat geavanceerde navigatiefuncties. Het EAR zal regelmatig worden bijgewerkt via het eRules-platform om toekomstige wijzigingen en ontwikkelingen te integreren.

Deze ontwikkelingen in de Europese regelgeving, zoals gepubliceerd door EASA, vormen een belangrijke context voor de

integratie van drones in het luchtruim. Dit sluit aan bij initiatieven zoals de recente spectrumtoewijzing in het Verenigd Koninkrijk, waar de 978 MHz frequentie beschikbaar is gesteld voor lucht gebonden transmissie aan boord van Unmanned Aircraft Systems (UAS) vanaf 11 maart 2025 [onze conversatie geschiedenis]. Deze Britse maatregel, genomen door Ofcom en de UK Civil Aviation Authority (CAA), maakt het gebruik van de Universal Access Transceiver (UAT) mogelijk om de positie van drones aan andere vliegtuigen te melden [onze conversatie geschiedenis]. Dit ondersteunt vluchten buiten het zicht van de piloot (BVLOS) en is onderdeel van bredere strategieën voor luchtruim modernisering [onze conversatie geschiedenis].

De nieuwe EASA-regels, die de regelgeving voor ATM/ANS uitbreiden met betrekking tot drones, en de specifieke spectrumtoewijzing in het VK illustreren beide de voortdurende ontwikkelingen en de groeiende aandacht voor de veilige integratie van onbemande luchtvaartuigen in het luchtruim.

Bron:

<https://www.easa.europa.eu/en/newsroom-and-events/news/easa-publishes-updated-easy-access-rules-atmans-provision-services>

DroneBoost: Nederland geeft een impuls aan het drone-ecosysteem

DroneBoost: Nederland geeft een impuls aan het drone-ecosysteem

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft het initiatief **DroneBoost** gelanceerd, een strategisch koersdocument om het drone-ecosysteem in Nederland te versterken. Dit initiatief is opgezet onder begeleiding van een stuurgroep en regieteam met vertegenwoordigers van diverse organisaties, waaronder het ministerie van IenW, ANWB, Port of Rotterdam, NLR, Rijkswaterstaat, NVWA en Wageningen University & Research. Het doel is om de maatschappelijke meerwaarde van drones voor Nederland te realiseren.

DroneBoost erkent de enorme voordelen die drones kunnen bieden in verschillende sectoren, zoals de zorg, haven- en offshore, landbouw, defensie en diverse overheidsdiensten waaronder politie, brandweer en kustwacht. Denk hierbij aan het betaalbaar leveren van medische middelen, het inspecteren van infrastructuur en het detecteren van ongewenste activiteiten. Het initiatief stelt dat Nederland alle ingrediënten in huis heeft om deze voordelen te verzilveren, met een dronesector vol daadkracht en expertise.

Om dit potentieel te ontsluiten, werkt DroneBoost met een gezamenlijke aanpak waarin 5 use cases centraal staan: zorglogistiek, haven- en offshore logistiek, landbouw, hulpdiensten en toezicht, en defensie en dual-use. Daarnaast worden 7 publieke projecten uitgevoerd om knelpunten voor deze use cases op te lossen, zoals Beyond visual line of sight-vliegen (BVLOS), U-Space, vergunningen en grondinfrastructuur.

DroneBoost wordt gezien als strategisch van belang voor het aanpakken van grote uitdagingen in Nederland, zoals het versterken van de open strategische autonomie, het behouden

van duurzaam verdienvermogen en het aanpakken van klimaat- en milieuproblemen. Er wordt verwacht dat elke geïnvesteerde EURO in DroneBoost tussen de € 1,15 en € 1,70 aan gekwantificeerde baten oplevert.

Net als de ontwikkelingen in de Europese regelgeving die in onze eerdere gesprekken aan bod kwamen, zoals de nieuwe Easy Access Rules for ATM/ANS van EASA die nu ook informatie over drones omvatten [onze conversatiegeschiedenis], en de recente spectrumtoewijzing in het VK voor veiligheidsapparatuur aan boord van UAS [onze conversatiegeschiedenis], laat DroneBoost de groeiende aandacht voor de integratie van drones in het luchtruim zien.

Het slagen van DroneBoost vereist gezamenlijke en gecoördineerde inspanningen van alle betrokken partijen: overheden, kennisinstellingen, bedrijven en maatschappelijke partners. Met een horizon tot 2035 beoogt DroneBoost om drones niet alleen een technologische innovatie te laten zijn, maar een strategische pijler voor een veilig, welvarend en duurzaam Nederland.

Bron: <https://zoek.officiëlebevestigingen.nl/blg-1184938.pdf>

Nederland werkt aan toekomstbestendig luchtruim en verbetering leefomgeving rond luchthavens

Nederland werkt aan toekomstbestendig luchtruim en verbetering leefomgeving rond luchthavens

Het Nederlandse ministerie van Infrastructuur en Waterstaat werkt aan een belangrijke herziening van het luchtruim boven Nederland en aan concrete projecten om de leefomgevingskwaliteit rond luchthavens te verbeteren. Dit blijkt uit een recentelijk opgestelde notitie gericht aan de minister, waarin de plannen voor de luchtruim herziening en de aanpak van het project 'Hoger Naderen luchthavens' worden toegelicht.

Een belangrijk onderdeel van de plannen is het Schetsontwerp voor de nieuwe luchtruimindeling. Dit ontwerp beschrijft op hoofdlijnen de toekomstige structuur van het luchtruim boven de 1.800 meter hoogte. Een cruciale aanleiding hiervoor is de noodzakelijke en urgente inpassing van een uitbreiding van het noordelijke militaire oefengebied. Door internationale samenwerking is het gelukt om dit te realiseren en de benodigde aanpassingen in de civiele verkeersstromen en internationale verbindingen in te passen. Opvallend is dat een vierde naderingspunt voor luchthaven Schiphol geen deel uitmaakt van deze nieuwe indeling.

De nieuwe luchtruimindeling wordt gezien als een toekomstbestendige basis voor de invoering van vaste naderingsroutes rondom luchthavens. Dit maakt de toekomstige verbeteringen voor de leefomgevingskwaliteit onder de noemer 'Hoger naderen luchthavens' mogelijk. Het project 'Hoger naderen luchthavens' wordt nader toegelicht in de Startnotitie Hoger Naderen. Deze notitie beschrijft hoe de leefomgevingskwaliteit rond luchthavens de komende jaren zal

worden verbeterd in afstemming met omwonenden. Er zal een leertraject op één landingsbaan op Schiphol plaatsvinden om ervaring op te doen die vervolgens in vervolgprojecten 'hoger naderen luchthavens' wordt meegenomen. De implementatie van de nieuwe luchtruimindeling is voorzien tussen 2028 en 2030, terwijl de implementatie van 'hoger naderen luchthavens' gepland staat tussen 2027 en 2035. De participatie voor het leertraject start al in 2025.

De mogelijke effecten van de nieuwe luchtruimindeling zijn in beeld gebracht door effectanalyses. Hierbij is gebleken dat een zeer significante stijging van de Militaire Missie Effectiviteit wordt bereikt. De verwachte netto-effecten op de CO₂-uitstoot van verkeer van en naar Schiphol zijn vrijwel neutraal, en op Europees niveau wordt een licht positief effect verwacht. In algemene zin zijn de verwachte effecten op geluid beperkt, al worden 2 mogelijke lokale verschuivingen in de geluidbelasting rond Schiphol toegelicht. De potentiële effecten van de projecten Hoger Naderen maken geen deel uit van deze effectanalyse.

Om een zorgvuldig proces te waarborgen, wordt een externe commissie 'nut en noodzaak' (adviescommissie uitvoering luchtruim herziening) ingericht. Deze commissie, die een klankbordgroep van omwonenden zal betrekken, zal advies geven dat wordt meegenomen in het Voorlopig Ontwerp. De vaststelling van de opdracht en werkwijze van deze onafhankelijke commissie vindt plaats na afstemming met de onafhankelijke voorzitter. Besluitvorming over het Voorlopig Ontwerp wordt niet eerder dan in 2026 verwacht, waarna de detailuitwerking van het definitieve ontwerp voor de implementatie zal plaatsvinden. Participatie van medeoverheden, omwonenden en de externe commissie is vanzelfsprekend onderdeel van de vervolgstappen.

Deze ontwikkelingen in het Nederlandse luchtruimmanagement tonen een proactieve aanpak om zowel militaire belangen te integreren als de leefbaarheid rond luchthavens te verbeteren. Hoewel dit document zich niet direct richt op de integratie

van drones, zoals in de eerder besproken initiatieven in het Verenigd Koninkrijk met de spectrumtoewijzing voor UAS [onze conversatie geschiedenis] en de bredere Europese regelgeving van EASA [onze conversatie geschiedenis], vormen deze luchtruim herzieningen een belangrijk kader voor alle toekomstige luchtvaartactiviteiten in Nederland. De focus op participatie en effectanalyse benadrukt het belang van een zorgvuldig en transparant proces bij het vormgeven van het toekomstige Nederlandse luchtruim.

Bronnen:

<https://zoek.officiëlebekendmakingen.nl/blg-1185039.pdf>

<https://zoek.officiëlebekendmakingen.nl/kst-1185035.pdf>

<https://zoek.officiëlebekendmakingen.nl/blg-1185037.pdf>

**Rechtbank Noord-Holland:
vertraging door niet-
buitengewone omstandigheden
was de eerste schakel in de
causaliteit die tot de
uiteindelijkke vertraging
leidde**

Rechtbank Noord-Holland: vertraging door niet- buitengewone omstandigheden was de eerste schakel in de causaliteit die tot de uiteindelijke vertraging leidde

Op 8 januari 2025 heeft de Rechtbank Noord-Holland een uitspraak gedaan in een zaak tussen twee passagiers en Transavia Airlines C.V. met betrekking tot een vlucht van Amsterdam naar Ljubljana op 4 augustus 2023 (vlucht HV6821). De passagiers arriveerden met een vertraging van meer dan drie uur op hun eindbestemming en vorderden compensatie van de luchtvaartmaatschappij op basis van Verordening (EG) nr. 261/2004. (zaaknummer: 10768385 \ CV EXPL 23-7057).

De vervoerder erkende de vertraging, maar voerde aan dat deze was veroorzaakt door **gebreken aan het toestel en restricties van de luchtverkeersleiding**. Echter, de vervoerder beriep zich ten aanzien van het technische mankement niet op buitengewone omstandigheden.

De kantonrechter oordeelde dat de passagiers terecht stelden dat niet was gebleken dat de vlucht ook met restricties van de luchtverkeersleiding zou zijn geconfronteerd als de vlucht tijdig klaar had gestaan voor vertrek. De rechtbank concludeerde dat de **vertraging door niet-buitengewone omstandigheden de eerste schakel in de causaliteit was die tot de uiteindelijke vertraging leidde**. Alles wat daarna is voorgevallen, valt binnen de **risicosfeer van de vervoerder**.

Hierbij werd benadrukt dat de Verordening een hoge mate van bescherming van passagiers beoogt en restrictief moet worden uitgelegd.

Aangezien de vertraging niet het gevolg was van buitengewone omstandigheden, bleef de vraag of de vervoerder alle redelijke maatregelen had getroffen onbeantwoord. De vordering tot betaling van de hoofdsom werd, gelet op de duur van de vertraging, toegewezen. De passagiers ontvingen een compensatie van €250 per persoon, oftewel €500 in totaal, te vermeerderen met de wettelijke rente vanaf 4 augustus 2023. De vordering tot vergoeding van buitengerechtelijke incassokosten werd echter afgewezen. De proceskosten kwamen voor rekening van de vervoerder.

Link naar de uitspraak:
<https://uitspraken.rechtspraak.nl/details?id=ECLI:NL:RBNH0:2025:1826>

**Rechtbank Noord-Holland
oordeelt over instapweigering
door te laat melden bij gate**

**Rechtbank Noord-Holland
oordeelt over instapweigering**

door te laat melden bij gate

Op 15 januari 2025 deed de Rechtbank Noord-Holland uitspraak in een zaak tussen twee passagiers en Transavia Airlines C.V. met betrekking tot een vlucht van Kopenhagen naar Eindhoven op 27 september 2022. De passagiers vorderden compensatie en schadevergoeding van Transavia op basis van Verordening (EG) nr. 261/2004 wegens vermeende onterechte instapweigering. (Zaaknummer: 10582991 \ CV EXPL 23-4020).

De passagiers stelden dat hun papieren boardingpassen niet scanbaar waren bij de securitycheck, waarna ze terug moesten naar de incheckbalie om nieuwe exemplaren te halen. Door de wachttijd bij de incheckbalie kwamen zij te laat bij de instapgate. Zij waren van mening dat deze omstandigheden voor rekening en risico van de vervoerder dienden te komen.

De kantonrechter oordeelde echter dat **het in beginsel de verantwoordelijkheid van de passagiers is om zich tijdig bij de instapgate te melden** en voldoende tijd in te calculeren voor eventuele onvoorziene omstandigheden. De rechtbank merkte op dat de passagiers zich relatief laat, namelijk één uur voor vertrek, bij de securitycheck meldden. Bovendien stelde de rechtbank vast dat de passagiers online hadden ingecheckt en beschikten over digitale boardingpassen, waarvan niet is gebleken dat de barcodes onleesbaar waren.

De rechtbank kwam tot de conclusie dat de passagiers **door eigen toedoen zich niet tijdig bij de vertrekgate van de vlucht hebben gemeld**. Er was dan ook **geen sprake van instapweigering** in de zin van artikel 4 van de Verordening. De vordering van de passagiers werd dan ook afgewezen.

Deze uitspraak benadrukt het belang van de eigen verantwoordelijkheid van passagiers om tijdig op de luchthaven aanwezig te zijn en zich tijdig bij de gate te melden, zelfs in geval van onvoorziene omstandigheden met de boardingpassen.

In tegenstelling tot de uitspraak van het Hof van Justitie waarover eerder werd bericht, waar de focus lag op de rechten van passagiers bij vertraging en het bewijs van een bevestigde boeking, richt deze zaak zich op de plichten van de passagier met betrekking tot het tijdig verschijnen voor de vlucht.

Link naar de uitspraak:
<https://uitspraken.rechtspraak.nl/details?id=ECLI:NL:RBNH0:2025:1830>

Kort Geding over Lidmaatschap Zweefvliegclub De Peel

Kort Geding over Lidmaatschap Zweefvliegclub De Peel

mr. dr. Ronald Schnitker

De Rechtbank Limburg te Roermond heeft op 12 maart 2025 uitspraak gedaan in een kort geding tussen **3 eisers (...)** en de **Koninklijke Luchtmacht Zweefvliegclub De Peel**. De eisers hadden de rechtbank verzocht te verklaren voor recht dat zij recht hebben op toelating tot het lidmaatschap van de zweefvliegclub voor het jaar 2023.

De vereniging had hen bij brief van 5 augustus 2023 medegedeeld dat hun lidmaatschap voor 2023 niet zou worden verlengd. Volgens de statuten van de vereniging kan het lidmaatschap eindigen door opzegging door het lid, opzegging door de vereniging, overlijden, of ontzetting. De vereniging

beriep zich op opzegging van het lidmaatschap.

De rechtbank overwoog dat de vereniging in beginsel vrij is in de toelating van nieuwe leden en het voortzetten van lidmaatschappen. Echter, deze vrijheid is niet onbeperkt en kan worden getoetst aan de redelijkheid en billijkheid. De eisers stelden dat de opzegging onrechtmatig was, mede in verband met een buitengewone ledenvergadering waar gesproken is over het functioneren van het bestuur en de rol van de voorzitter.

De rechtbank oordeelde dat niet summierlijk is gebleken dat de besluiten van de vereniging dermate onredelijk of onbillijk zijn dat het lidmaatschap van de eisers desondanks zou moeten worden verlengd. De rechtbank achtte het van belang dat er binnen de vereniging kennelijk sprake was van verschillende standpunten en spanningen. De rechter merkte op dat het de verantwoordelijkheid van de leden en het bestuur is om dergelijke geschillen binnen de vereniging op te lossen.

Uiteindelijk wees de rechtbank de vorderingen van de eisers af en veroordeelde hen in de proceskosten. De reconventionele vordering van de vereniging, die betrekking had op een verklaring voor recht dat de vereniging rechtmatig het lidmaatschap had opgezegd, werd eveneens toegewezen. Dit betekent dat de zweefvliegclub het lidmaatschap van de drie eisers rechtsgeldig had beëindigd.

Bron: zaaknummer: C/03/332947 / HA ZA 24-328,

Europees Hof van Justitie:

boardingpass geldt als bewijs van een bevestigde reservering

Europees Hof van Justitie: boardingpass geldt als bewijs van een bevestigde reservering

Op 6 maart 2025 heeft het Europees Hof van Justitie een uitspraak gedaan in zaak C-20/24, M1.R. en M2.R. tegen AAA, een te Warschau, Polen gevestigde vennootschap met beperkte aansprakelijkheid, is een luchtvaartmaatschappij die chartervluchten uitvoert (hierna: „luchtvaartmaatschappij”) met betrekking tot de interpretatie van Verordening (EG) nr. 261/2004. De zaak betrof een claim voor compensatie van twee passagiers, M1.R. en M2.R., die een lange vertraging opliepen op een vlucht van Tenerife naar Warschau op 20 mei 2021, uitgevoerd door luchtvaartmaatschappij AAA.

Inhoudsindicatie

Prejudiciële verwijzing – Luchtvervoer – Verordening (EG) nr. 261/2004 – Artikel 2, onder g) – Artikel 3, leden 2 en 3 – Recht op compensatie in geval van langdurige vertraging van een vlucht – Werkingssfeer – Passagiers met een instapkaart – Bewijs van een door de luchtvaartmaatschappij bevestigde boeking – Passagiers die gratis reizen of tegen een gereduceerd tarief dat niet rechtstreeks of indirect voor het publiek toegankelijk is – Vlucht die deel uitmaakt van een

door een derde betaalde pakketreis – Bewijslast van de betaling.

ECLI:EU:C:2025:139

Korte inhoud

De passagiers hadden een pakketreis geboekt via BBB, waarbij CCC namens hen de boeking had verricht. AAA weigerde de compensatie omdat de passagiers volgens hen niet hadden aangetoond een bevestigde, betaalde reservering te hebben. De verwijzende rechter stelde hierover prejudiciële vragen aan het Hof van Justitie.

Een van de belangrijkste punten in de uitspraak is dat **een boardingpass kan dienen als “ander bewijs” dat de reservering is geaccepteerd en geregistreerd door de luchtvaartmaatschappij of touroperator**. Volgens het Hof wordt een boardingpass immers aan een passagier verstrekt voor een specifieke vlucht en geeft het recht op vervoer nadat de passagier heeft ingecheckt met vermelding van het ticket- of reserveringsnummer. Een passagier met een boardingpass wordt daarom geacht een **“bevestigde reservering”** te hebben.

Daarnaast boog het Hof zich over de vraag of M1.R. en M2.R. konden worden beschouwd als passagiers die “gratis of tegen een gereduceerd tarief reisden dat niet direct of indirect beschikbaar is voor het publiek” in de zin van artikel 3, lid 3, van de Verordening. Het Hof oordeelde dat **deze uitzondering alleen geldt in situaties waarin de luchtvaartmaatschappij zelf passagiers toestaat gratis of tegen een dergelijk gereduceerd tarief te reizen**. Aangezien de touroperator in deze zaak een vergoeding had ontvangen voor de pakketreis en de luchtvaartmaatschappij de prijs van de vlucht onder marktconforme voorwaarden had betaald gekregen, **reisden de passagiers niet gratis of tegen een ontoegankelijk gereduceerd tarief**.

Deze uitspraak verduidelijkt de rechten van

vliegtuigpassagiers, ook die reizen in het kader van een pakketreis, en benadrukt het belang van de boardingpass als bewijs van een bevestigde reservering. De luchtvaartmaatschappij is aansprakelijk voor compensatie bij lange vertragingen, tenzij de passagiers daadwerkelijk gratis of tegen een niet-openbaar gereduceerd tarief reizen op initiatief van de luchtvaartmaatschappij zelf.

Link naar het arrest:
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/nl/TXT/?uri=CELEX:62024CJ0020>

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).

**Twee recente
deelgeschilprocedures bij
Nederlandse rechtbanken**

**Twee recente
deelgeschilprocedures bij
Nederlandse rechtbanken**

Twee recente deelgeschilprocedures

bij Nederlandse rechtbanken werpen licht op de toepassing van artikel 1019w Rv in letselschadezaken in de luchtvaart.

Ronald Schnitker

Beide zaken, behandeld door de Rechtbank Noord-Holland en de Rechtbank Rotterdam, betroffen verzoeken om een verklaring voor recht met betrekking tot aansprakelijkheid voor geleden schade. De uitspraken illustreren de verschillende benaderingen van de kantonrechter bij de beoordeling of een zaak zich leent voor een deelgeschilprocedure en de toekenning van kosten.

Zaak 1: Rechtbank Noord-Holland (ECLI:NL:RBNH0:2025:924)

In deze zaak verzocht een purser van KLM, hierna genoemd [verzoekster], de kantonrechter te verklaren dat KLM aansprakelijk is voor het letsel dat zij naar eigen zeggen had opgelopen tijdens een **verplichte Safety & Security training**. Tijdens deze training oefende [verzoekster] met het openen van een vliegtuigdeur in de “Barcelona-stand”, waarbij een noodsituatie werd gesimuleerd. [verzoekster] stelde dat de deur onrealistisch zwaar was afgesteld en dat zij letsel aan haar been had opgelopen.

De kantonrechter oordeelde dat de zaak zich leende voor een behandeling in een deelgeschil, omdat een beslissing over de aansprakelijkheid een nieuwe basis kon vormen voor onderhandelingen. Echter, de kantonrechter was van oordeel dat **KLM niet haar zorgplicht had geschonden**. Er was onvoldoende gebleken dat de simulator onrealistisch zwaar was afgesteld. Ook had [verzoekster] zelf nagelaten te melden dat zij, in afwijking van de instructie, kracht zette vanuit haar

been in plaats van haar schouders. De verzoeken van [verzoekster] werden afgewezen. Wel begrootte de kantonrechter de kosten van het deelgeschil op € 3.750,- exclusief btw, te vermeerderen met het griffierecht van € 706,-, maar veroordeelde KLM niet tot betaling daarvan, tenzij de aansprakelijkheid van KLM alsnog zou komen vast te staan.

Zaak 2: Rechtbank Rotterdam (ECLI:NL:RBROT:2025:1526)

In deze zaak verzocht een passagier, hierna genoemd [verzoeker], [verweerster] aansprakelijk te stellen voor schade die hij zou hebben geleden toen een stewardess hete thee over zijn schoot had laten vallen tijdens een vlucht van Abu Dhabi naar Amsterdam. [verzoeker] beriep zich op artikel 17 lid 1 van het Verdrag van Montreal.

De kantonrechter oordeelde dat de zaak zich **niet leende voor een deelgeschil**, omdat er eerst **nadere bewijslevering** nodig was omtrent de toedracht van het incident. [verweerster] betwistte dat het incident had plaatsgevonden en stelde dat er geen melding van was gemaakt door het cabinepersoneel. De door [verzoeker] overgelegde foto's en e-mailberichten achtte de kantonrechter onvoldoende bewijs. De kantonrechter oordeelde dat het verstrekken van een bewijsopdracht in deze deelgeschilprocedure niet passend was, gezien de aard van de procedure. Het verzoek van [verzoeker] werd afgewezen en de kosten van het deelgeschil werden niet begroot, omdat het verzoek **volstrekt onnodig of onterecht** was ingesteld.

Analyse en conclusie

Beide uitspraken laten zien dat de kantonrechter een discretionaire bevoegdheid heeft bij de beoordeling of een zaak geschikt is voor een deelgeschilprocedure. In de zaak bij de Rechtbank Noord-Holland achtte de kantonrechter een beslissing over de aansprakelijkheid bevorderlijk voor de

totstandkoming van een vaststellingsovereenkomst, ondanks dat de zorgplichtschending niet was vastgesteld. In de zaak bij de Rechtbank Rotterdam daarentegen, werd geoordeeld dat eerst bewijs geleverd moest worden voordat de vraag over aansprakelijkheid kon worden beantwoord, waardoor de zaak zich niet leende voor een deelgeschil.

De Rechtbank Rotterdam oordeelde dat de deelgeschilprocedure niet bedoeld is voor zaken waar uitgebreide bewijslevering nodig is. De Rechtbank Noord-Holland begrootte de kosten van het deelgeschil wel, ook al werd het verzoek afgewezen, terwijl de Rechtbank Rotterdam de kosten niet begrootte, omdat het verzoek volstrekt onnodig of onterecht was ingesteld. Deze verschillen in benadering tonen aan dat de beoordeling van de geschiktheid van een zaak voor een deelgeschil en de toekenning van kosten afhankelijk zijn van de specifieke omstandigheden van het geval.

Link naar de uitspraken:

<https://deeplink.rechtspraak.nl/uitspraak?id=ECLI:NL:RBNH0:2025:924>

<https://deeplink.rechtspraak.nl/uitspraak?id=ECLI:NL:RBR0T:2025:1526>

Britse voormalige paralympiër John McFall wordt eerste 'parastronaut'

Britse voormalige paralympiër John McFall wordt eerste 'parastronaut'

De Britse Paralympiër en chirurg John McFall wordt de eerste persoon met een lichamelijke handicap die medisch wordt goedgekeurd voor ISS-missie.

De European Space Agency (ESA) kondigde op 14 februari 2025 aan dat de Britse Paralympiër en chirurg John McFall medisch goedgekeurd is voor een lange missie naar het International Space Station (ISS). McFall verloor zijn rechterbeen op 19-jarige leeftijd en is de eerste persoon met een handicap die medisch goedgekeurd is om te trainen voor missies naar het ISS.

In een reactie op zijn prestatie zei McFall: "Het is geweldig dat we na een enorme hoeveelheid werk in de afgelopen 18 maanden kunnen zeggen dat we hebben aangetoond dat het technisch mogelijk is voor iemand met een handicap zoals ik om mee te vliegen op een missie van lange duur. En nu gaan we naar de volgende fase en wat we willen doen is die mogelijkheid om te vliegen realiseren, dus we gaan verder naar de Mission Ready fase."

Bron:

https://www.esa.int/Science_Exploration/Human_and_Robotic_Exploration/Astronauts/John_McFall