Strategisch belang van vrachtvluchten

Strategisch belang van vrachtvluchten

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 in de internationale. Sterker, in het huidige tijdsgewricht zijn hun operaties van strategisch belang en moeten zo ook in juridisch opzicht worden bezien.
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 vrachtvluchten 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 gáát het om: slechts 4 à 5 % van alle vluchten van en naar Schiphol, véél minder dan de vakantievluchten.
Uitblijven van onmiddellijke actie is naar mijn mening gelet

op de internationale crisissituatie niet verantwoord.

Afscheid van de Fokker Heritage Trust

Afscheid van de Fokker Heritage Trust

Door: Peter de Raaf

Het bestuur van de stichting Fokker Heritage Trust (FHT) heeft na 28 jaar de leiding van de stichting overgedragen aan een nieuw enthousiast team opvolgers, dat grote plannen heeft voor de toekomst. Dit gebeurde op 11 juni 2024 in het luchtvaartmuseum Aviodrome in Lelystad.

Het oude bestuur, bestaande uit ondergetekende als voorzitter, Arno van der Holst, Michael Zwartelé en Peter van de Noort, heeft de FHT in 1996 opgericht om de historische erfenis van het failliete Fokker voor het nageslacht te redden en te behouden. Wij slaagden erin om met hulp van duizenden betrokken particulieren,
bedrijven en overheid binnen enkele weken 2,6 miljoen gulden bijeen te krijgen om het Fokker erfgoed van de curatoren aan te kopen en te behouden. Tot deze collectie behoren onder meer, naast het Fokker archief en duizenden Fokker memorabilia, vliegtuigen en de Fokker Spin uit 1912, thans een van de oudste vliegtuigen ter wereld.

Het nieuwe bestuur van de Fokker Heritage Trust bestaat uit

vertegenwoordigers van gerenommeerde luchtvaarthistorische organisaties: het Nationaal Militair Museum, Collectiebeheer Aviodrome en het Nederlands Transport Museum.
Het voorzitterschap wordt ingevuld door Rick Van der Graaf tevens voorzitter van de Nationale Federatie Historische Luchtvaart. Wij, het oude bestuur, nemen daarom met een gerust hart afscheid van de FHT.

Voorzitter P. de Raaf kreeg uit handen van de curatoren van Fokker de oorkonde waarmee Fokker in 1949 het predikaat Koninklijk kreeg van Koningin Juliana. Daarmee werd het erfgoed symbolisch overgedragen.

D

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

Herziening EAR for Unmanned Aircraft Systems

Herziening EAR for Unmanned Aircraft Systems

Het Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA) heeft een herziening (vanaf juli 2024) van de Easy Access Rules for Unmanned Aircraft Systems (Verordeningen (EU) 2019/947 en 2019/945) gepubliceerd.

Deze herziening omvat Gedelegeerde Verordening (EU) 2024/1108 van de Commissie en Uitvoeringsverordening (EU) 2024/1110 van de Commissie om de initiële en permanente luchtwaardigheid van UAS die in de specifieke categorie worden geëxploiteerd, aan te pakken.

De EAR voor onbemande luchtvaartuig systemen kunnen gratis worden gedownload op de EASA-website:

Download op de EASA-website

EASA ondersteunt de opschaling van duurzame luchtvaartbrandstoffen

EASA ondersteunt de opschaling van duurzame luchtvaartbrandstoffen

EASA ondersteunt de opschaling van duurzame vliegtuigbrandstoffen (SAF), via het nu operationele EU SAF Clearing House, als een cruciale stap voorwaarts in het verminderen van luchtvaartemissies. De missie van het EU SAF Clearing House is om zoveel mogelijk barrières weg te nemen ter ondersteuning van de EU- en internationale inzet van SAF's en de goedkeuring van nieuwe SAF-routes.

Snelle acceptatie van SAF wordt gezien als de snelste manier om de ecologische voetafdruk van de luchtvaart te verbeteren, maar om dit te laten gebeuren is het essentieel dat er meer SAF beschikbaar is voor gebruik en dat de voorraad voldoet aan de strenge eisen voor toepassing in de luchtvaart.

Het SAF-clearinghouse van de EU fungeert als een one-stop-shop voor brandstofproducenten om hen alles te bieden wat nodig is voor een efficiënte ASTM D4054-standaardevaluatie, de standaard waartegen nieuwe SAF-routes worden geëvalueerd, inclusief "pre screening", gedeeltelijke financiering voor testen en het schrijven van rapporten.

Volgens EASA zal de vraag naar SAF zal steeds meer toenemen om te voldoen aan de doelen die in de ReFuelEU-verordening voor de luchtvaart zijn opgenomen. Via het SAF-clearinghouse van de

EU wil EASA ervoor zorgen dat de brandstofindustrie de steun krijgt die nodig is om SAF voor de luchtvaart te ontwikkelen, zodat hun innovatie-inspanningen niet tevergeefs zijn en er meer SAF op de markt wordt gebracht.

Zie ook een infographic overzicht van de diensten van het EU SAF Clearing House.

Bron: EASA Newsroom, 9 juli 2024

Bron: EASA Newsroom, 9 juli 2024

Landende luchtballon leidt tot financiële strop voor schapenfokker

Landende luchtballon leidt tot financiële strop voor schapenfokker

Een ballonvaarder moet schadevergoeding betalen aan schapenboer, wegens onrechtmatige daad.

In het kort: de ballonvaart was op 28 september 2021. De ballonvaarder is laag over weiland met schapen gevaren en in aangrenzend weiland geland. Een groot deel van de zwangere dieren krijgt van de stress een miskraam. De boer claimt schade, maar volgens het ballonbedrijf kan er niets worden bewezen. Ruim tweeënhalf jaar later stonden zij in de

rechtbank van Rotterdam tegenover de kantonrechter. Volgens het ballonvaartbedrijf was er niet zoveel aan de hand. De passagiers in het mandje verklaarden ‘dat zij geen onrust onder schapen hebben gezien’.

Daar dacht de rechter anders over:
“De piloot heeft zelf tijdens de eerste zitting verklaard dat aan die verklaringen niet veel waarde kan worden gehecht. Dat komt doordat de passagiers met het oog op hun veiligheid met de rug naar de landingsplek moeten gaan staan, en omdat zij waarschijnlijk niet goed hebben opgelet, door de euforie.”

De Kantonrechter heeft in zijn uitspraak van 14 juni 2024 de geëiste schadevergoeding gedeeltelijk toegewezen.

Zaaknummer: 9802246 CV EXPL 22-10961. Zie voor het vonnis de link

---

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 flightright 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

EASA actualiseert veiligheidsinformatiebulletin over navigatiesatellietsysteem

EASA actualiseert veiligheidsinformatiebulletin over navigatiesatellietsysteem

Het Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA) heeft het veiligheidsinformatiebulletin (SIB) over "Storingen en wijzigingen van het Global Navigation Satellite System (GNSS) die leiden tot verslechtering van communicatie / navigatie / bewaking" bijgewerkt.

De tweede herziening van deze SIB werd gepubliceerd om operators te waarschuwen voor interferentie met navigatiesystemen veroorzaakt door spoofing en jamming van signalen, met name in de buurt van conflictgebieden. 'Jamming' blokkeert een signaal, terwijl 'spoofing' valse informatie naar de ontvanger aan boord van het vliegtuig stuurt. Door zich bewust te zijn van deze mogelijke problemen, kunnen piloten andere vormen van navigatiehulpmiddelen gebruiken als ze problemen ondervinden en zo de risico's beperken.

Deze publicatie (**SIB 2022-02R3**) is de derde update en weerspiegelt de nieuwste analyse en recente fenomenen, zoals gevallen van piloten die hebben gereageerd op valse waarschuwingen voor terreinbewustzijn en waarschuwingssysteem

pull-up (TAWS PU), wat resulteert in ongecoördineerde beklimmingen met hoge snelheid. SIB 2022-02R3 maakt ook duidelijk dat spoofing riskanter is voor luchtoperaties dan jamming. Spoofing is moeilijker te detecteren en kan meerdere systemen beïnvloeden, wat leidt tot een cumulatief effect als meerdere systemen worden beïnvloed. De SIB actualiseert de aanbevelingen aan de verschillende actoren in die volgorde.

Ten slotte is de informatie over het getroffen luchtruim verplaatst van de SIB naar een speciale webpagina over GNSS storingen en wijzigingen. Dit kan gemakkelijker en sneller worden bijgewerkt als er nieuwe informatie beschikbaar komt.

Bron: EASA Newsroom, 5 juli 2024

EASA publiceert Annual Safety Review 2024

EASA publiceert Annual Safety Review 2024

De jaarlijkse veiligheidsevaluatie (ASR) 2024 van het Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA) staat nu online. In de editie van 2024 wordt gekeken naar de veiligheidsprestaties van het Europese luchtvaartsysteem in 2023. Deze, en andere analyses die door het EASA in samenwerking met de nationale luchtvaartautoriteiten (NAA's) en de industrie worden uitgevoerd, worden gebruikt ter ondersteuning van het proces van veiligheidsrisicobeheer (SRM) dat de besluitvorming in

het Europees Plan voor de veiligheid van de luchtvaart (EPAS) aanstuurt. Daarom wordt, wanneer risico's worden geïdentificeerd, verdere analyse uitgevoerd en indien nodig worden risicobeperkende maatregelen opgenomen in de EPAS.

Dit jaar is er een nieuw hoofdstuk dat specifiek kijkt naar de veiligheidsprestaties van onbemande vliegtuigsystemen (UAS) / drones.

In 2023 bereikte het verkeer 95 % van het niveau van 2019, pre COVID niveau. In 2023 werden in totaal 2,3 miljard passagiers verwelkomd op de Europese luchthavens. Het passagiersverkeer in het Europese luchthavennetwerk is met 19 % gestegen ten opzichte van het voorgaande jaar.

Wereldwijd zijn er de afgelopen jaren jaarlijks ongeveer 10 dodelijke ongevallen gebeurd (tussen 2020-2022); In 2023 daalde dit naar twee dodelijke ongevallen. Bij deze twee ongevallen vielen 77 dodelijke slachtoffers, een daling ten opzichte van 2022. Het is het op een na laagste aantal dodelijke slachtoffers in het decennium, dicht bij het laagste recordaantal in 2017 (66 dodelijke slachtoffers).

In 2023 waren er 7,3 miljoen veilige vluchten in Europa zonder dodelijke ongevallen, waarbij een Europese operator betrokken was, zowel voor complexe als niet-complexe vliegtuigen. Hoewel dit duidelijk positief nieuws is, werd dit resultaat alleen bereikt door de hele industrie die zich richtte op veiligheid als prioriteit. Er is volgens EASA geen ruimte voor zelfgenoegzaamheid op het gebied van luchtvaartveiligheid.

Bron: EASA Newsroom

ILT staat onder voorwaarden vliegen met multifocale contactlenzen toe aan houders van een LAPL

Eind vorig jaar speelde in Nederland in een rechtszaak de vraag of een zweefvliegpiloot met een LAPL-certificaat tijdens het vliegen multifocale contactlenzen mag dragen. Een zweefvlieger die het verboden werd om met multifocale lenzen te zweefvliegen, spande een beroepszaak aan bij de rechtbank Gelderland (Arnhem).

De zweefvlieger betoogde dat in bijlage IV (deel-MED) bij Verordening 1178/2011 alleen is bepaald dat zogenoemde klasse 1 of 2 piloten geen multifocale lenzen mogen dragen. Voor LAPL-piloten is dit niet bepaald. Rechtbank Gelderland volgde hem in zijn redenatie: er zijn geen aanknopingspunten voor de conclusie dat het verbod op het dragen van multifocale lenzen voor klasse 1 en 2 piloten, ook zou gelden voor LAPL-piloten.
Volgens de rechtbank volgt uit bijlage IV (deel-MED) bij Verordening 1178/2011 dat voor LAPL-piloten de eis geldt dat zij (1) geen abnormale functie van de ogen mogen hebben die waarschijnlijk de vliegveiligheid nadelig beïnvloedt, en (2) dat zij met behulp van corrigerende lenzen op alle afstanden aan de visuele vereisten moeten voldoen. De rechtbank oordeelt dat aan de tweede eis kan worden voldaan door het dragen van multifocale lenzen.

De rechtbank heeft het besluit van ILT vernietigd en de minister van Infrastructuur en Waterstaat opgedragen om, al dan niet na een nieuwe medische keuring van de zweefvliegpiloot, een nieuwe beslissing op bezwaar te nemen.

Uitspraak

Naar aanleiding van deze uitspraak heeft ILT de zweefvlieger verzocht om nader onderzoek te laten doen om de impact op de vliegveiligheid te objectiveren bij het dragen van de multifocale lenzen die hij nu heeft. Hiermee is de zweefvlieger akkoord gegaan en heeft een onderzoek naar strooilicht en contrast sensitiviteit bij het dragen van multifocale lenzen plaatsgevonden. Het doel van deze onderzoeken is om de visuele performance in kaart te brengen met betrekking tot storend strooilicht en contrast sensitiviteit bij het dragen van multifocale lenzen.
ILT heeft de uitslagen beoordeeld, met name om te onderzoeken of er een mogelijk negatief effect is op de vliegveiligheid. Dat is niet het geval, de testen tonen niet aan dat de multifocale lenzen die de vlieger droeg tijdens deze testen een groot gevaar zijn voor de vliegveiligheid. Het verzoek van de zweefvlieger om te mogen vliegen met multifocale lenzen bij een LAPL-certificaat wordt alsnog gehonoreerd, hem wordt een nieuw medisch certificaat LAPL met de volgende restricties:

VML – correction for defective distant, intermediate and near vision SSL – (special restrictions as specified) if flying without glasses, only allowed to fly with CAA – approved multifocal lenses.