

Harbers in beroep tegen uitspraak over krimp Schiphol

11 april 2023 – 10:28 | Door: ANP | Foto: Valerie Kuypers/Rijksoverheid

DEN HAAG – Minister Mark Harbers (Infrastructuur) tekent beroep aan tegen de uitspraak dat het aantal vluchten via Schiphol in het seizoen 2023/2024 niet zomaar omlaag mag van 500.000 naar 460.000. De rechter oordeelde in een kort geding eerder deze maand dat de Staat hiervoor niet de juiste procedures had doorlopen. “De uitspraak is niet in het belang van de omwonenden van Schiphol”, licht Harbers zijn besluit toe in een brief aan de Tweede Kamer.

De zaak was aangespannen door luchtvaartmaatschappijen, waaronder KLM. De rechter ging mee in het argument van de maatschappijen dat eerst een doel moet worden geformuleerd voor het terugdringen van de geluidshinder van Schiphol. Hieruit komt vervolgens een aantal maatregelen voor de middellange en lange termijn. Zijn die maatregelen onvoldoende, dan pas mag worden gedacht aan het verminderen van het aantal vluchten. Die procedure volgt uit Europees recht, en ook de rechter achtte het noodzakelijk die te volgen.

De Staat had juist aangevoerd dat er momenteel sprake is van een soort gedoogbeleid. Volgens het laatste Luchthavenverkeerbesluit van 2008 zijn namelijk maar 400.000 vluchten per jaar toegestaan. Daarom hoefde de procedure die de luchtvaartmaatschappijen noemden volgens de landsadvocaat niet doorlopen te worden.

Het uiteindelijke doel van de Staat is de vermindering van het jaarlijkse aantal vluchten van en naar Schiphol tot 440.000. De procedure daarvoor loopt nog. Wordt die afgerond dan kan

vanaf volgend jaar het aantal vluchten wel omlaag.

De stichting Rechtsbescherming tegen Vliegtuighinder (RBV) laat weten het hoger beroep te beschouwen als “goed nieuws”. De organisatie was namens omwonenden van Schiphol betrokken bij de rechtszaak. Ook zij willen dat het aantal vliegbewegingen alsnog “drastisch” naar beneden gaat. Volgens RBV-bestuurslid Jan Boomhouwer werden zij met de eerdere uitspraak in de kou gezet. Wel heeft hij een dubbel gevoel, omdat het nog de vraag is of RBV-deel kan nemen aan een nieuwe zitting.

De juridische kosten lopen aardig op door het recente kort geding in combinatie met een bodemprocedure die de stichting heeft aangespannen tegen de Staat. De behandeling van de procedure waarin omwonenden eisen dat de overheid rond Schiphol handhaaft op de geluidsnormen van de Wereldgezondheidsorganisatie, staat gepland op 4 juli.

Lese het originele artikel hier: [HARBERS IN BEROEP TEGEN UITSpraak OVER KRIMP SCHIPHOL](#)

Staat verliest kort geding

Staat mag het aantal vluchten voor Schiphol niet verminderen tot 460.000

Vervolg op: [“Rechtszaak over krimp Schiphol”](#)

Haarlem, 05 april 2023

De Staat mag het aantal vliegtuigbewegingen voor Schiphol voor het seizoen 2023/2024 niet verminderen van 500.000 tot 460.000. Dat volgt uit een uitspraak van de voorzieningenrechter van de rechtbank Noord-Holland. Verschillende vliegtuigmaatschappijen hadden het kort geding tegen de Staat en Schiphol aangespannen. De rechter oordeelt dat de Staat niet de juiste procedure heeft doorlopen. Dat betekent dat Schiphol als gevolg van deze beslissing voor het komende seizoen het maximaal aantal vluchten niet mag verminderen tot 460.000.

Beleid 500.000 vluchten

In 2008 is met het Luchthavenverkeersbesluit het maximaal aantal vliegtuigbewegingen op Schiphol vastgesteld op 480.000 per jaar. Vanaf 2015 accepteert de Staat een maximaal aantal vliegtuigbewegingen van 500.000 per jaar als aan de voorwaarden van ‘strikt preferentieel baangebruik wordt voldaan. Dat houdt in dat de hinder voor de omgeving zo klein mogelijk moet zijn door de juiste inzet van start- en landingsbanen. De Staat voerde dit beleid vooruitlopend op een nieuw Luchthavenverkeersbesluit, waarin deze regels en het maximaal aantal vliegtuigbewegingen van 500.000 zouden worden vastgelegd.

Medio 2022 heeft de minister van Infrastructuur en Waterstaat de Tweede Kamer gemeld dat de inwerkingtreding van het nieuwe Luchthavenverkeersbesluit nog op zich laat wachten omdat in verband met de stikstofproblematiek een natuurvergunning voor Schiphol ontbreekt. De minister meldde ook dat het kabinet een nieuwe balans wil zoeken tussen de belangen van de luchtvaart en de omgeving. Het kabinet wil daarom het maximaal aantal

toegestane vliegtuigbewegingen voor Schiphol uiteindelijk terugbrengen naar 440.000 per jaar. De Staat wil dat in twee stappen doen. Als eerste stap wil de Staat voor het vliegseizoen vanaf november 2023 tot en met oktober 2024 een tijdelijke regeling invoeren, waarmee het maximaal aantal toegestane vliegtuigbewegingen alvast wordt teruggebracht naar 460.000. In de tweede stap wil de Staat het maximaal aantal vliegtuigbewegingen beperken tot 440.000 per jaar.

KLM en een groot aantal andere luchtvaartmaatschappijen zijn het niet eens met het voornemen van de Staat en Schiphol om het aantal vliegbewegingen voor het seizoen 2023/2024 al te verminderen. Zij vinden dat de Staat eerst de procedure had moet volgen die het Europese recht voorschrijft. Zij wijzen erop dat luchtvaartmaatschappijen hun bedrijfsvoering inrichten op de lange termijn. Volgens hen moeten zij daarom kunnen rekenen op behoud van de huidige capaciteit van maximaal 500.000 vluchten totdat een nieuw maximum is vastgesteld. Daarvoor moet de Staat in de voorgeschreven procedure ook de luchtvaartmaatschappijen raadplegen.

Oordeel voorzieningenrechter

De voorzieningenrechter oordeelt dat de Staat met de invoering van de voorgenomen tijdelijke regeling niet de juiste procedure heeft doorlopen. Volgens Europese regels kan de Staat het aantal vliegtuigbewegingen van een luchthaven alleen verminderen na het doorlopen van een zorgvuldig proces. Dat proces houdt onder andere in: de Staat moet verschillende maatregelen die de geluidshinder kunnen verminderen in kaart brengen, de Staat moet alle belanghebbenden raadplegen en een vermindering van het aantal vliegtuigbewegingen is pas toegestaan als duidelijk is dat andere maatregelen om de geluidshinder te beperken onvoldoende werken.

De voorzieningenrechter stelt vast dat de Staat is gestart met die procedure voor de voorgenomen vermindering van het aantal vliegtuigbewegingen tot 440.000 per jaar vanaf het seizoen

2024/2025. Maar de Staat heeft die procedure niet gevolgd voor de voorgenomen tijdelijke regeling waarbij de Staat voor het aankomende seizoen 2023/2024 het maximaal aantal toegestane vliegtuigbewegingen wil terugbrengen tot 460.000. Dat had wel moeten, concludeert de voorzieningenrechter.

Belangen omwonenden

De Stichting Recht op Bescherming tegen Vliegtuighinder heeft zich in dit kort geding als partij aan de kant van de Staat gevoegd. Volgens deze stichting is het uitvoeren van 500.000 vliegtuigbewegingen in strijd met het Europees Verdrag van de Rechten van de Mens.

De voorzieningenrechter oordeelt dat sprake is van een complexe afweging van de belangen van omwonenden, de inwoners van Nederland die willen reizen, de economie, de luchtvaartmaatschappijen, Schiphol en het milieubelang. Deze kortgedingprocedure is daarvoor niet geschikt. De voorzieningenrechter oordeelt dat de Staat die afweging moet maken in de procedure die het Europese recht voorschrijft. De stichting krijgt daarom geen gelijk dat de Staat al voor het komende seizoen het maximaal aantal toegestane vliegtuigbewegingen moet verminderen.

Zie de volledige uitspraak:
<https://uitspraken.rechtspraak.nl/#!/details?id=ECLI:NL:RBNHO:2023:3010>

Rechtszaak over krimp

Schiphol

Rechtszaak over krimp Schiphol

Vandaag diende het kort geding van KLM en andere maatschappijen en luchtvaartorganisaties tegen de Staat over de krimp van Schiphol. Update: de uitspraak in het kort geding volgt op vrijdag 7 april.

[Rechtszaak over krimp Schiphol](#)

ILT verstrekt eerste vergunning voor dronevluchten boven dichtbevolkt gebied

23 maart 2023 – Wiebe de Jager

De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) heeft voor het eerst een exploitatievergunning afgegeven voor het uitvoeren van dronevluchten boven dichtbevolkt gebied. Dit onder voorwaarde dat de drone is voorzien van een gecertificeerde noodparachute. Het overvlogen grondgebied hoeft dan niet meer afgezet te worden. De vergunningaanvraag werd begeleid door Drone Flight Company.

[ILT verstrekt eerste vergunning voor dronevluchten boven](#)

Geactualiseerde Uitvoeringsagenda Luchtvaartnota

Geactualiseerde Uitvoeringsagenda Luchtvaartnota

De uitvoeringsagenda geeft aan welke acties het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat de komende periode, in samenwerking met belanghebbenden, onderneemt om invulling te geven aan de koers van de Luchtvaartnota 2020 – 2050.

De uitvoeringsagenda wordt in principe eens in de vier jaar geactualiseerd.

[Lees de 'Geactualiseerde Uitvoeringsagenda Luchtvaartnota'](#)

IATA **en**
luchtvaartmaatschappijen

vechten vermindering capaciteit op Schiphol aan

IATA en luchtvaartmaatschappijen vechten vermindering capaciteit op Schiphol aan

Genève – De International Air Transport Association (IATA) en luchtvaartmaatschappijen (w.o. KLM en Delta Air Lines) vechten het plotselinge besluit van de Nederlandse regering om de capaciteit van de luchthaven Schiphol te verminderen juridisch aan.

Luchthaven Schiphol is al beperkt tot 500.000 vluchten per jaar. Het besluit van de regering zou die overeenkomst herroepen, waardoor de schipholconnectiviteit vanaf november 2023 wordt teruggebracht tot 460.000 vluchten.

IATA en de wereldwijde luchtvaartgemeenschap zijn van mening dat dit politieke besluit van de Nederlandse overheid in strijd is met EU-verordening 598/2014 over geluid gerelateerde exploitatiebeperkingen op EU-luchthavens. Het gaat ook voorbij aan het Verdrag van Chicago, een bindend internationaal akkoord dat Nederland heeft ondertekend. Bijlage 16 van het verdrag bevat bepalingen voor de evenwichtige aanpak van het beheer van vliegtuiglawaai die staten verplicht zijn te volgen bij het nemen van maatregelen om de geluidseffecten van de luchtvaart te beheersen.

De belangrijkste vereisten van EU-verordening 598/2014 en de evenwichtige aanpak zijn:

1. Overleg met betrokken partijen
2. Het gebruik van vluchtkortingen alleen als laatste redmiddel
3. Het balanceren van de behoeften en zorgen van omwonenden, het milieu en de lokale economie voor de

economische en sociale voordelen van de luchtvaart.

Het besluit om de capaciteit op Schiphol te verminderen voldoet niet aan deze eisen omdat:

1. Er is geen zinvol overleg gepleegd met de industrie.
2. Vluchtverlagingen worden opgelegd als een eerste redmiddel, in plaats van als een laatste redmiddel
3. De noodzaak om de economische schade voor de Nederlandse luchtvaartindustrie te herstellen wordt niet aangepakt. Vóór de pandemie was de luchtvaart goed voor zo'n 330.000 banen en 30 miljard dollar aan economische activiteit in Nederland.

“Nederland belemmert zijn economie door connectiviteit te vernietigen. En dat doet ze in strijd met het EU-recht en haar internationale verplichtingen. De baanvernietigende vijandige benadering van de luchtvaart die de Nederlandse overheid heeft gekozen, is een totaal disproportionele reactie op het beheersen van lawaai. De regering heeft zelfs geweigerd om deel te nemen aan zinvol overleg en heeft van vluchtreducties het doel gemaakt, in plaats van samen te werken met de industrie om de doelstellingen voor geluids- en emissiereductie te bereiken, terwijl de werkgelegenheid wordt hersteld en de post-pandemische economie nieuw leven wordt ingeblazen. Het gevaarlijke precedent dat deze illegale aanpak schept, liet geen andere keuze dan hen voor de rechter aan te vechten,” zei Willie Walsh, directeur-generaal van IATA.

De luchtvaartindustrie zet voortdurend stillere vliegtuigen in, waardoor het geluidsniveau in het afgelopen decennium met 50% is gedaald. De investering in een nieuwe vloot speelt ook een belangrijke rol bij het nakomen van de toezegging van de luchtvaartindustrie om de CO₂-uitstoot tegen 2050 tot netto nul te verminderen, zoals uiteengezet in een resolutie tijdens de IATA AGM in 2021. Het robuuste plan van de industrie om CO₂

te verminderen omvat de opname van duurzame vliegtuigbrandstoffen, waarvan luchtvaartmaatschappijen die in en naar Nederland actief zijn, tot de toonaangevende gebruikers behoren.

Bron: IATA Press Release No: 6, 3 March 2023

ICAO-bibliotheek voortaan gratis toegankelijk

ICAO-bibliotheek voortaan gratis toegankelijk

De ICAO eLibrary is de online digitale bibliotheek van de ICAO, met alle Standards and Recommended Practices (SARPs) over internationale burgerluchtvaart, verdragen en aanverwante wetten. ICAO stelt deze publicaties voortaan gratis (voor alleen-lezen) toegankelijk.

Vroeger waren die documenten alleen beschikbaar tegen een prijzige vergoeding, nu zijn ze gratis toegankelijk. Wel is nodig dat de gebruiker zich registreert en een account aanmaakt, gevolgd door een login die begint met de link:

<https://elibrary.icao.int/pages/icao-about>

U kunt alle publicaties en documenten lezen die in zes talen zijn geschreven en u ontvangt regelmatig updates.

Just Culture | Being Offered an Alternative to Prosecution: The Lived Experience of General Aviation Pilots and Prosecutors

Just Culture | Being Offered an Alternative to Prosecution: The Lived Experience of General Aviation Pilots and Prosecutors

De Nederlandse Transavia vlieger Bram Couteaux schreef een interessante afstudeerscriptie over vliegveiligheid en Just Culture aan de Zweedse Lund University.

Uit zijn onderzoek blijkt dat om van incidenten te kunnen leren, het noodzakelijk is dat betrokkenen hun ervaringen kunnen delen zonder bang te hoeven zijn voor straf. Sinds kort biedt het Openbaar Ministerie piloten in de general aviation een alternatief voor vervolging. Een open dialoog met de behandelend officier van justitie en het delen van ervaringen door een vlieger met andere vliegers blijkt in de praktijk effectiever dan het eenvoudigweg betalen van een opgelegde boete die snel weer vergeten wordt. Zelfkritiek tonen en verantwoordelijkheid nemen na een voorval maken in dit opzicht plaats voor vervolging.

Het onderzoek van Bram Courteaux vormt een waardevolle bijdrage aan de discussie over Just Culture en is op de website van de universiteit gepubliceerd:

<http://lup.lub.lu.se/student-papers/record/9111661>

Strijd tussen luchtrecht en natuurrecht

Strijd tussen luchtrecht en natuurrecht

Door Ronald Schnitker

Het Bundesverwaltungsgericht in Leipzig heeft op 29 januari 2023 uitgesproken dat de vliegbeperkingen boven het Natura 2000 gebied Totes Moor illegaal zijn.

voor het Bundesverwaltungsgericht, de federale administratieve rechtbank in Leipzig. Minimale vlieghoogtes, die zijn vastgelegd in een natuurbeschermingsverordening, zijn nietig, bepaalde het hoogste administratieve rechtscollege in Duitsland en vernietigde daarbij een eerdere beslissing van een lagere rechtbank. Daarmee is een acht jaar durend juridisch geschil over vliegbeperkingen boven het natuurbeschermingsgebied nu geëindigd.

LEES VERDER

Deze uitspraak is het resultaat van een lange beroepsprocedure. Vanuit het oogpunt van natuurbehoud had een natuurbeschermingsautoriteit in de regio Hannover in een verordening een minimale hoogte van 600 meter boven het vogelreservaat Totes Moor ingesteld om zo significante aantasting van de soorten in het gebied uit te sluiten. Een commercieel bedrijf in ballonvaarten spande de rechtszaak aan en met succes, het beroep van verzoekers toegewezen

Het Bundesverwaltungsgericht heeft nu duidelijk gemaakt dat beperkingen met betrekking tot het gebruik van het luchtruim alleen kunnen worden opgelegd door het Duitse ministerie van Transport. Dit geldt ook als Europese natuurbeschermingswetgeving vereist dat gebieden onderworpen zijn aan vliegbeperkingen. De noodzakelijke nauwkeurigheid van de wettelijke bevoegdheidsverdeling sluit uit dat verschillende autoriteiten bevoegd zijn om een vraagstuk parallel met elkaar te regelen.

het de taak van de federale overheid in Duitsland is om vlieghoogtes boven natuurbeschermingsgebieden en vogelbeschermingsgebieden te bepalen en niet aan natuurbeschermingsautoriteiten. Een natuurbeschermingsautoriteit is niet bevoegd om een hoogtebepaling te gelasten door middel van een natuurreservaatverordening voor luchtvaartuigen. Dit blokkerende effect vloeit voort uit het regelgevingsconcept van de Luchtvaartwet, waarvoor de Confederatie eindelijk gebruik heeft gemaakt van zijn exclusieve wetgevende bevoegdheid voor het luchtvaartrecht. Volgens deze verklaring kunnen

De wetgever wordt nu gevraagd om definitief duidelijk te maken wie deze taak uitvoert. Zonder een dergelijke verduidelijking zal het niet mogelijk zijn om Natura 2000-gebieden te beschermen in overeenstemming met de vereisten van de Europese Unie. De noodzakelijke duidelijkheid van de wettelijke bevoegdheidsverdeling sluit uit dat verschillende autoriteiten bevoegd zijn om het beheer van het luchtruim parallel met elkaar te regelen. In de toekomst zal een hoogtebeperking in het luchtruim alleen door het Duitse ministerie van Transport ingesteld moeten worden.

Het Bundesverwaltungsgericht sloot de gelijktijdige verantwoordelijkheid van verschillende autoriteiten voor het luchtruim uit en wees de bevoegdheid tot het reguleren van het luchtruim toe aan het Bundesverkehrsministerium.

In Nederland oordeelde de Afdeling bestuursrechtspraak Raad van State in haar uitspraak van 28 augustus 2019, zaaknummer 201803223/1/R2 anders: “Naar het oordeel van de Afdeling heeft de rechtbank met juistheid overwogen dat uit artikel 5.10 van de Wet luchtvaart niet volgt dat voornoemde ministers (Infrastructuur en Milieu en de minister van Defensie) exclusief bevoegd zijn om beperkingen te stellen aan de toegang tot het luchtruim. Anders dan AOPA en KNVvL betogen, volgt dit ook niet uit de systematiek van de Wet luchtvaart” (r.o. 3.1). Het is daarom interessant om te weten wat de overwegingen van Bundesverwaltungsgericht zijn geweest.

[Lees hier de uitspraak](#)

Bron: <https://www.bverwg.de/pm/2023/9>

Vliegen boven conflictgebieden en het ‘vergeten’ artikel 4.5 van de Wet luchtvaart

Door Ronald Schnitker

Het overvliegen van conflictgebieden is wereldwijd een actueel risico. Op 17 juli 2014 werd het neerstorten van vlucht MH17 veroorzaakt door de ontploffing van een raketkop, afgevuurd vanaf een Buk-raketsysteem vanuit het oostelijk deel van Oekraïne. De Onderzoeksraad voor Veiligheid (OvV) heeft zowel onderzoek gedaan naar de oorzaak van de crash als naar de vraag waarom het toestel over een conflictgebied vloog. In zijn eindrapport heeft de Onderzoeksraad in oktober 2015 elf

aanbevelingen gedaan om de risico's wereldwijd zo goed mogelijk te beheersen.

De Onderzoeksraad komt tot de conclusie dat vliegen over conflictgebieden "een actueel risico is voor de luchtvaart". In het onderzoeksrapport naar de crash van vlucht MH17 gepubliceerd op 13 oktober 2015, gaf de Onderzoeksraad elf aanbevelingen om wereldwijd de risico's van het overvliegen van conflictgebieden beter te beheersen. De aanbevelingen richten zich op luchtruimbeheer, het delen van dreigingsinformatie en risicobeoordeling. De Onderzoeksraad concludeert "dat luchtvaartmaatschappijen er niet op voorhand vanuit kunnen gaan dat een opengesteld luchtruim boven een conflictgebied veilig is". Daarom moeten naar het oordeel van de Raad luchtvaartmaatschappijen een eigen risicobeoordeling maken, ook van de landen waar zij overheen vliegen. "Luchtvaartmaatschappijen moeten actiever informatie over conflictgebieden vergaren en relevante dreigingsinformatie met elkaar delen". De Raad vervolgt: "Ook staten moeten hierin een bijdrage aan leveren door relevante informatie over het conflict te delen". De informatie deling zou zowel op nationaal als op international niveau moeten plaats vinden en moet verlopen via een gestructureerd proces.[\[1\]](#)

Vliegen over conflictgebieden – Opvolging aanbevelingen MH17 Crash

Vervolgens deed de Raad onderzoek naar de vraag welke veranderingen de betrokken partijen hebben doorgevoerd sinds de crash van vlucht MH17. De resultaten werden gepubliceerd op 2 februari 2019. De Raad heeft onderzocht wat luchtvaartmaatschappijen, Staten en de internationale burgerluchtvaartorganisatie ICAO hebben gedaan met haar aanbevelingen.

De Raad concludeerde dat verschillende partijen stappen hebben gezet om de risico's voor vliegen over conflictgebieden beter

te beheersen, maar dat niet alle door de Raad beoogde veranderingen zijn gerealiseerd. Zo zijn volgens de Raad nog weinig veranderingen zichtbaar in het luchtruimbeheer door Staten. Er zijn – met uitzondering van Oekraïne – geen voorbeelden bekend van Staten die maatregelen voor hun luchtruim treffen voor overvliegende burgerluchtvaart, wanneer er sprake is van een gewapend conflict.[\[2\]](#)

‘Veilige vliegroutes – Reageren op escalerende conflicten’

Op 8 januari 2020 stortte in Iran internationale lijnvlucht PS752 neer. Naar al gauw bleek was de Oekraïense Boeing 737 neergehaald door een Iraanse raket. Ondanks dat er geen Nederlandse betrokkenheid was bij deze crash, heeft de Nederlandse minister van Infrastructuur en Waterstaat de Onderzoeksraad voor Veiligheid verzocht nader te reflecteren op de uitvoering van de aanbevelingen uit het MH17 Crash rapport. Het verzoek richtte zich op mogelijke verbeteringen van het nationale, Europese en mondiale systeem voor het beter beheersen van de risico's die gepaard gaan met vliegen over conflictgebieden. In reactie op dit verzoek heeft de Onderzoeksraad besloten een aanvullend vervolgonderzoek te starten naar de veiligheid van vliegroutes. Dit leverde een derde rapport van de Onderzoeksraad over de MH 17 crash op met daarin een aantal aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat en de minister van Justitie en Veiligheid gerichte aanbevelingen op: ‘Veilige vliegroutes – Reageren op escalerende conflicten, 2021.[\[3\]](#)

Eigen Nederlandse advisering en vliegverbod

De Onderzoeksraad concludeert dat de informatiedeling van de Nederlandse overheid met de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen in de jaren na de crash van MH17 aanmerkelijk is verbeterd, maar bevat daarnaast een moeilijk

te duiden referentie ter zake de Nederlandse regelgeving en verplichtingen in deze materie:

“In aanvulling op het verstrekken van informatie, kan de staat waar de luchtvaartmaatschappij is gevestigd meer ondersteuning bieden aan luchtvaartmaatschappijen in de vorm van advies (aanbevolen acties) of regelgeving (vliegbeperkingen of -verboden). De Nederlandse wetgeving kent geen wettelijke grondslag voor het opleggen van vliegverboden of beperkingen voor vluchtuitvoering in buitenlandse luchtruimen. Afgezien van het leveren van informatie, heeft de Nederlandse overheid er nadrukkelijk voor gekozen om luchtvaartmaatschappijen niet specifiek te sturen waar het gaat om conflictgebieden”. De aanbeveling van de Raad om een vliegverbod op te leggen “boven buitenlands grondgebied” en “dit in de wet te regelen”, lijkt volledig voorbij te gaan aan een aantal bestaande voorzieningen onder internationaal recht alsook onder Nederlands recht.

De Chicago Conventie onderscheidt in dit geval twee soevereine rechten van zijn lidstaten ter zake van veiligheid en beveiliging:

1. State of occurrence: Het (gedeeltelijke) sluiten door een staat van zijn soevereine luchtruim voor alle civiele gebruikers; en
2. State of registration: Het verbieden van vluchten door in die staat geregistreerde carriers en civiele luchtvaartuigen, onder meer, in het luchtruim van een derde staat.

Art. 5 Chicago Convention is volstrekt duidelijk inzake de rechten en plichten van de State of Occurrence. Het is evenzeer duidelijk dat de Chicago Conventie het toezien op de veiligheid van de civiele luchtvaart staten ziet als een “Erga Omnes” -verplichting”, dat wil zeggen een verplichting dat richt zich tot de internationale gemeenschap als geheel.[\[4\]](#)

Tijdens de in 2015 gehouden ICAO High Level Safety Conference, waarin het vliegen boven conflictgebieden werd besproken, heeft ICAO verklaart dat: "Iedere Staat de civiele luchtvaart boven zijn grondgebied en aan hem gedelegeerde gebied voor luchtverkeersleiding kan beperken of verbieden. Daarnaast kan een Staat zijn eigen luchtvaartmaatschappijen beperken of verbieden om te vliegen in gebieden buiten zijn eigen grondgebied of aan hem gedelegeerd gebied voor luchtverkeersleiding." [\[5\]](#)

De vaststelling dat de Nederlandse wetgeving geen wettelijke grondslag kent voor het opleggen van vliegverboden of beperkingen voor vluchtuitvoering in buitenlandse luchtruimen, lijkt gelogenstraft te worden door de tekst en toelichting van artikel 4.5 Wet luchtvaart. De tekst van dit artikel luidt:

"de houder van een AOC volgt de door Onze Minister van Infrastructuur en Milieu gegeven aanwijzingen met betrekking tot de vluchtuitvoering op". Het artikel vraagt niet om toepassing van een ingewikkelde procedure en de minister kan zich via ILT direct wenden tot luchtvaartmaatschappijen met een Nederlandse AOC." [\[6\]](#)

De Memorie van Toelichting zegt omtrent artikel 4.5 Wlv: "In dit artikel wordt bedoeld op aanwijzingen (OD's) die de Minister van Verkeer en Waterstaat kan geven in geval van een plotseling optredend veiligheidsrisico. Dit kan onder meer voortkomen uit een voorlopig onderzoek naar aanleiding van een incident of ongeval".

Er staat weliswaar geen sanctie op het niet naleven van deze aanwijzing, maar wij veronderstellen dat een luchtvaartmaatschappij een door de minister, in het belang van een veilige vluchtuitvoering gegeven aanwijzing, niet zomaar naast zich kan neerleggen. Verzekeringstechnisch loopt een luchtvaartmaatschappij een groot risico als er toch iets gebeurt nadat de minister heeft gewaarschuwd om niet over een risicogebied te vliegen.

Conclusie

Het is duidelijk dat de Minister in geval van een plotseling optredend veiligheidsrisico, bijvoorbeeld in geval van een incident of een dreiging, maatregelen kan treffen waaraan een Nederlandse luchtvaartmaatschappij gehouden is gevolg te geven. In dat verband is de gedwongen landing van een verkeersvliegtuig, onder het mom van een 'bommelding', om een passagier te kunnen arresteren eveneens te kwalificeren als een incident of een dreiging op grond waarvan de Minister kan ingrijpen. Internationale ophef ontstond naar aanleiding van een incident op 23 mei 2021. Een verkeersvliegtuig werd onder het mom van een 'bommelding' gedwongen een noodlanding te maken op de luchthaven van Minsk om de kritische journalist Roman Pratasevitsj te arresteren. [Premier Rutte riep maandagavond](#) 24 mei 2021, voorafgaand aan het begin van een EU-top over het onderwerp, op niet meer boven het luchtruim te vliegen. Rutte: "Het is ons duidelijk dat het optreden van de Wit-Russische autoriteiten zeer onbetrouwbaar is bij het beheer van hun luchtruim. Hoewel wij onze luchtvaartmaatschappijen wettelijk niet kunnen verbieden naar en over Wit-Rusland te vliegen, moeten we er bij hen op aandringen om vooralsnog het Wit-Russische luchtruim te vermijden. Misschien goed om toch eens kennis te nemen van kennis te nemen van artikel 4.5 Wet luchtvaart.

Externe links

1. <https://www.onderzoeksraad.nl/nl/page/3546/mh17-crash-17-juli-2014>
2. <https://www.onderzoeksraad.nl/nl/page/4953/vliegen-over-conflictgebieden-opvolging-aanbevelingen-mh17-crash>
3. <https://www.onderzoeksraad.nl/nl/page/16610/veilige-vliegroutes-reageren-op-escalerende-conflicten>
4. [Vgl. Huang, J., Aviation safety and ICAO, Doctoral Thesis, Leiden 2009.](#)
5. Officiële Verklaring van ICAO Secretariaat tijdens de

ICAO High Level Safety Conference van februari 2015.

6. AOC is de afkorting van Air Operator Certificate.