

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:RBNHO: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>

Zweefvliegclub Noordkop mag na bijna 10 jaar juridische strijd eindelijk sleepstarts uitvoeren

Zweefvliegclub Noordkop mag na bijna 10 jaar juridische strijd eindelijk sleepstarts uitvoeren

In 2015 werd de Zweefvliegclub Noordkop verplaatst van de Wieringermeer naar een stiltegebied in Polder Waard-Nieuwland bij Wieringen. Verplaatsing was noodzakelijk vanwege de realisatie van windpark Wieringermeer. Hoewel met de provincie was afgesproken dat ZCNK het vliegveld op dezelfde manier zou kunnen gebruiken als voor de verhuizing, zette de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State in 2016 een streep door het slepen met motorvliegtuigen in de luchthavenregeling. Bij een sleepstart wordt een zweefvliegtuig door een gemotoriseerd sleepvliegtuig aan een sleepkabel omhooggetrokken. Daarna volgde een lange juridische strijd over 'nut en noodzaak' van het mogen slepen in een stiltegebied. Met succes, Zweefvliegclub Noordkop mag vanaf maart 2025 officieel zogenoemde 'sleepstarts' uitvoeren.

Op 3 december 2024 is het stiltegebied Polder Waard-Nieuwland aangepast in de Omgevingsverordening NH2022, waardoor de nieuwe luchthavenregeling kon worden vastgesteld door de provincie. De Verklaring van Veilig Gebruik Luchtruim van ILT

en de uitvoeringstoets in het kader van natuurbescherming waren de laatste benodigde stappen.

De toestemming voor sleepstarts geldt voor maximaal 8 dagen per jaar, tussen 10.00 en 17.00 uur en niet op zon- en feestdagen. Op de overige dagen mag ZCNK wel starten met een lier.

Bronnen:

- https://www.noord-holland.nl/Actueel/Archief/2025/Februari_2025/Definitieve_luchthavenregeling_voor_Zweefvliegclub_Noordkop
- <https://deeplink.rechtspraak.nl/uitspraak?id=ECLI:NL:RVS:2016:1228>
- <https://deeplink.rechtspraak.nl/uitspraak?id=ECLI:NL:RBNH0:2021:4810>
- <https://deeplink.rechtspraak.nl/uitspraak?id=ECLI:NL:RVS:2023:3054>
- <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/prb-2025-2962.pdf>
- <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/prb-2025-2963.html>

**Tussenuitspraak over
geluidshinder en
slaapverstoring als gevolg**

van het vliegverkeer van en naar Schiphol

Tussenuitspraak over geluidshinder en slaapverstoring als gevolg van het vliegverkeer van en naar Schiphol

Het Gerechtshof Den Haag heeft op 25 februari 2025 een tussenuitspraak gedaan in een civiele zaak tussen de Staat der Nederlanden en omwonenden van Schiphol over geluidshinder. De kern van de zaak is dat de omwonenden, vertegenwoordigd door de Stichting Recht op Bescherming tegen Vliegtuighinder (Stichting RBV), stellen dat de Staat onrechtmatig handelt door te veel mensen bloot te stellen aan ernstige geluidshinder en slaapverstoring als gevolg van het vliegverkeer van en naar Schiphol.

De rechtbank had de Stichting RBV eerder gedeeltelijk in het gelijk gesteld, waarna de Staat in hoger beroep ging. In dit hoger beroep heeft de Staat een verzoek ingediend om de tenuitvoerlegging van het vonnis van de rechtbank te schorsen, maar dit verzoek is door het hof afgewezen. Het hof oordeelde dat de Staat geen belang heeft bij de schorsing, omdat er op dit moment geen sprake is van dreigende tenuitvoerlegging van het vonnis. De Stichting RBV heeft namelijk aangegeven de Staat niet direct te zullen aanspreken op de uitvoering van het vonnis.

Een belangrijk deel van de uitspraak betreft de **toelating van**

verschillende partijen tot de procedure. Luchtvaartmaatschappijen zoals de Koninklijke Luchtvaart Maatschappij N.V. (KLM), KLM Cityhopper B.V., Transavia Airlines C.V., Martinair Holland N.V., Delta Air Lines, Inc., TUI Airlines Nederland B.V., Corendon Dutch Airlines B.V. en organisaties als Air Transport Association of America Inc. (A4A) en International Air Transport Association (IATA), evenals de exploitant van Schiphol, Royal Schiphol Group N.V. (RSG), hadden verzocht om tussen te mogen komen in de procedure, dan wel zich te mogen voegen aan de zijde van de Staat.

Het hof heeft de **vorderingen tot tussenkomst van de Luchtvaartmaatschappijen en RSG toegewezen**. Wat betreft A4A en IATA, die buitenlandse rechtspersonen zijn, heeft het hof de vorderingen tot tussenkomst voorwaardelijk toegewezen. Zij moeten nog lastgevingen overleggen van de luchtvaartmaatschappijen voor wie zij optreden. Het hof oordeelde dat deze partijen een **eigen belang** hebben bij de uitkomst van de zaak, aangezien de uitspraak directe gevolgen kan hebben voor hun bedrijfsactiviteiten en de exploitatie van Schiphol. De tussenkomst is bedoeld om mogelijke benadeling als gevolg van de rechtsstrijd tussen de Staat en Stichting RBV te voorkomen.

De procedure in hoger beroep zal nu verdergaan met het indienen van memories door de tussenkomende partijen en de Staat. Deze zaak benadrukt de complexe belangenafweging rondom de luchthaven Schiphol, waarbij de belangen van omwonenden ten aanzien van geluidshinder worden afgewogen tegen de belangen van de luchtvaartsector en de luchthaven zelf.

Bron:

<https://uitspraken.rechtspraak.nl/details?id=ECLI:NL:GHDHA:2025:195>

Nieuwe Franse regelgeving voor ultralichte ballonnen (BUL)

Nieuwe Franse regelgeving voor ultralichte ballonnen (BUL)

Op 21 december 2023 is in Frankrijk een nieuw besluit van kracht geworden met betrekking tot ultralichte ballonnen (BUL). Dit besluit definieert de regels voor de navigatiegeschiktheid, de ervaring van de piloot en het gebruik van niet-gemotoriseerde ultralichte ballonnen.

Volgens artikel 1 van het besluit wordt een ballon als ultralicht (BUL) beschouwd als het een niet-gemotoriseerde ballon is, met één of twee zitplaatsen, waarvan het maximale vulling volume niet meer bedraagt dan 1.200 m³ bij gebruik van warme lucht en 400 m³ bij gebruik van andere draaggassen. Er wordt een onderscheid gemaakt tussen vrije BULs, die tijdens de exploitatie niet continu aan een vast punt zijn verankerd, en BULs, die tijdens de exploitatie wel continu aan een vast punt zijn verankerd.

Opmerkelijk is dat dit besluit de piloot van een niet-gemotoriseerde ultralichte ballon vrijgesteld van de verplichting om een vaarbewijs te bezitten. Desalniettemin moet de piloot aan één van de volgende minimale veiligheidseisen voldoen:

- Houder zijn of geweest zijn van een ballonvaarbewijs van dezelfde klasse conform de Europese regelgeving.
- Houder geweest zijn van een specifiek nationaal vaarbewijs voor vrije ballonnen, met de juiste aantekening voor het type BUL (gas of warme lucht).
- Beschikken over een verklaring van geschiktheid tot het besturen van ultralichte ballonnen die is afgegeven door een bevoegd instructeur voor de betreffende ballonklasse.

De regelgeving stelt ook gebruiksvoorschriften vast. Zo zijn alleen vluchten overdag volgens de visual flight rules (VFR) toegestaan buiten gecontroleerd luchtruim waar radiocommunicatie of een transponder vereist is. Bepaalde activiteiten zijn verboden, zoals commercieel passagiersvervoer, activiteiten die speciale uitrusting vereisen die het gedrag van de ballon beïnvloeden, het heffen van externe lasten, het in- of uitstappen tijdens de vlucht en het vervoer van gevaarlijke goederen.

Dit nieuwe besluit is gepubliceerd in het Journal Officiel de la République Française op 28 december 2023. De volledige tekst is raadpleegbaar op de website van Légifrance: <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000048679870>

Arrest Hof van Justitie:

Arrest Hof van Justitie:

Schriftelijke toestemming voor terugbetaling vliegticket in reisbonnen vereist uitdrukkelijke aanvaarding

Auteur: Ronald Schnitker

In een recente uitspraak heeft het Hof van Justitie van de Europese Unie zich gebogen over de vraag wanneer een passagier geacht kan worden **schriftelijk toestemming** te hebben gegeven voor de terugbetaling van een vliegticket in de vorm van reisbonnen. Aanleiding was een zaak tussen Flightright GmbH en Etihad Airways P.J.S.C. over de terugbetaling van een geannuleerd vliegticket.

Het Hof oordeelt dat, in geval van annulering van een vlucht, de enkele aanmelding voor een loyaliteitsprogramma van de luchtvaartmaatschappij **niet voldoende** is om aan te nemen dat de passagier uitdrukkelijk, definitief en ondubbelzinnig heeft ingestemd met de terugbetaling in de vorm van reisbonnen.

Kern van de zaak

- Verordening nr. 261/2004 bepaalt dat passagiers bij annulering van een vlucht recht hebben op terugbetaling van hun ticket.
- Deze terugbetaling dient in beginsel in contanten te geschieden, tenzij de passagier schriftelijk toestemming geeft voor een andere vorm, zoals reisbonnen.
- Het Hof benadrukt dat de **bescherming van de passagier** centraal staat. De passagier moet een **weloverwogen keuze** kunnen maken en met kennis van zaken instemmen met de terugbetaling in reisbonnen.
- Een loutere aanmelding voor een loyaliteitsprogramma is **onvoldoende** als bewijs van een uitdrukkelijke,

definitieve en ondubbelzinnige aanvaarding van de terugbetaling in reisbonnen. De aanmelding kan immers ook een algemene interesse in het loyaliteitsprogramma impliceren.

Conclusie

Het Hof van Justitie oordeelt dat er sprake moet zijn van een **uitdrukkelijke, definitieve en ondubbelzinnige aanvaarding** van de passagier voor de terugbetaling van een vliegticket in de vorm van reisbonnen. Dit betekent dat de luchtvaartmaatschappij niet zomaar mag aannemen dat een passagier hiermee instemt op basis van bijvoorbeeld een aanmelding voor een loyaliteitsprogramma.

Link naar de uitspraak:
https://curia.europa.eu/juris/document/document_print.jsf?mode=lst&pageIndex=0&docid=294259&part=1&doclang=NL&text=&dir=&occ=first&cid=3480264

ILT en Kiwa tekenen contract over luchtvaarttaken

ILT en Kiwa tekenen contract over luchtvaarttaken

Nieuwsbericht Ilent | 20-12-2024

Op 18 december 2024 bereikten de Inspectie Leefomgeving en

Transport (ILT) en Kiwa N.V. (Kiwa) overeenstemming over de overdracht van werkzaamheden rond het certificeren van piloten, luchtverkeersdienstverleners en onderhoudstechnici. Deze luchtvaarttaken, die Kiwa nu namens de minister van Infrastructuur en Waterstaat uitvoert, worden naar verwachting per 1 juni 2025 overgedragen aan de ILT.

Overdracht luchtvaarttaken

Afgelopen juli tekenden beide organisaties een [intentieverklaring](#) voor de overdracht van de luchtvaarttaken. Kiwa en de ILT zijn over de personele, financiële en praktische aspecten van de overdracht tot een akkoord gekomen. Het streven is dat de uitvoering van de certificerende werkzaamheden voor piloten, luchtverkeersdienstverleners en onderhoudstechnici per 1 juni 2025 overgaat van Kiwa naar de ILT. Dit betekent dat Kiwa deze taken niet meer uitvoert en dat de ILT vanaf dat moment het aan Kiwa verleende luchtvaartmandaat intrekt.

Bundeling luchtvaarttaken

De uitbesteding van luchtvaarttaken in het verleden heeft geleid tot een versnippering van verantwoordelijkheden. Dit kan risico's met zich meebrengen voor een juiste uitvoering van taken en adequaat toezicht daarop. EASA, de Europese toezichthouder op het gebied van de luchtvaart, was kritisch op het door Nederland vormgegeven stelsel en de verantwoordelijkheidsverdeling daarin. Door de overdracht worden de luchtvaarttaken weer bij de ILT gebundeld. Deze ontwikkeling past bij de door de ILT ingezette versterking van haar taken als luchtvaartautoriteit. De ILT werkt met vergunningverlening, toezicht en handhaving aan (het waarborgen van) de veiligheid in het transport.