

PG Hoge Raad: 'CAH en Hasco handelden onrechtmatig in mislukking wijnproject rond de luchthaven Hato (Curacao)'

PG Hoge Raad: 'CAH en Hasco handelden onrechtmatig in mislukking wijnproject rond de luchthaven Hato (Curacao)'

Inhoudsindicatie

Caribische zaak. Aansprakelijkheidsrecht. Onrechtmatige daad. Gerechtvaardigd vertrouwen op onjuist gebleken indruk dat vervulling van opschortende voorwaarde in erfpachtovereenkomst slechts een formaliteit zou zijn? Ontbreken van toestemming (clearance) van burgerluchtvaartautoriteit Curaçao.

Birdstrikes

De Procureur-generaal (PG) bij de Hoge Raad der Nederlanden heeft op 21 juni 2024 geconcludeerd dat de overheidsvennootschappen Curaçao Airport Holding NV (CAH) en Hato Assets Company nv (Hasco) onrechtmatig hebben gehandeld jegens Wijnmakerij Curaçao nv (Wijnmakerij). Dit volgt uit de mislukte ontwikkeling van een wijngaard en wijnmakerij. De conclusie van de PG bevestigt een eerder oordeel van het gemeenschappelijk Hof van Justitie van Aruba, Curaçao, Sint-

Maarten, Bonaire, Sint-Eustatius en Saba, dat CAH en Hasco aansprakelijk zijn voor de door Wijnmakerij geleden schade, nader op te maken bij staat.

De zaak draait om een project dat begin 2014 van start ging met de oprichting van Wijnmakerij, bedoeld voor de commerciële teelt van wijndruiven en het opzetten van een wijnmakerij op het terrein van Hasco, een dochteronderneming van CAH. Na een Memorandum of Understanding (MoU) op 17 april 2014 werden de uitgangspunten vastgelegd voor de huur van het Landhuis Hato, dat als onderdeel van het project zou dienen. Begin 2014 begon Wijnmakerij met voorbereidingen op de gronden van CAH en Hasco en Curaçao Airport Partners (CAP), waarbij 150 wijnstokken werden geplant.

De huur van het Landhuis werd officieel op 12 juni 2014 vastgelegd, en de Winery opende op 28 november 2014. In januari 2015 werd een leningsovereenkomst afgesloten met Korpodeko, waarbij een recht van hypotheek zou worden verstrekt op de erfpacht van de gronden. In september 2015 werd de erfpachtovereenkomst getekend, maar het leek al snel dat het verkrijgen van een goedkeuring van de Curaçao Civil Aviation Authority (CCAA) problematisch zou zijn.

Juridische strijd

De problemen begonnen toen CAP eind 2015 de gebruiksovereenkomst met Wijnmakerij opzegde, met de mededeling dat de gronden nodig waren voor eigen bouwprojecten. Een onafhankelijk onderzoek naar de risico's van 'birdstrikes' rond luchthaven Hato werd gestart, maar de CCAA weigerde in maart 2016 de benodigde clearance, waardoor het project van Wijnmakerij niet verder kon worden ontwikkeld. In mei 2016 heeft wijnmakerij CAH en Hasco aansprakelijk gesteld voor de schade en in november 2016 werd het terrein door Wijnmakerij ontruimd. In de rechtszaak vorderde Wijnmakerij een verklaring voor recht dat CAH en Hasco

onrechtmatig hadden gehandeld en schadevergoeding vorderde. Het Gerecht in Eerste Aanleg van Curaçao (GEA) wees deze vorderingen af. In hoger beroep oordeelde het hof echter dat CAH en Hasco onrechtmatig hadden gehandeld door Wijnmakerij ten onrechte te doen geloven dat de toestemming van CCAA slechts een formaliteit zou zijn.

Het hof gaf aan dat CAH en Hasco gerechtvaardigde verwachtingen bij Wijnmakerij hadden gewekt, wat tot schade leidde.

Cassatie

CAH en Hasco stelde cassatie in tegen dit oordeel. De cassatiemiddelen van CAH en Hasco waren voornamelijk gericht tegen de bevindingen van het hof over de door CAH en Hasco gewekte verwachtingen bij Wijnmakerij en de beoordeling van de risico's en verantwoordelijkheden. De PG concludeerde echter dat de klachten van CAH en Hasco ongegrond waren en dat het hof juist had geoordeeld. Het oordeel dat CAH en Hasco verantwoordelijk waren voor de schade van Wijnmakerij moet dus volgens de PG in stand gehouden worden. Wat de rechters van de Hoge Raad vinden, wordt later bekend gemaakt. Maar in de meeste gevallen worden de adviezen van de PG aan de Hoge Raad overgenomen.

Bron: Jomaira Angela, Curacao 12 augustus 2024.

[Advies PG aan de Hoge Raad](#)

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 vakantievvluchten 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 internationale. Sterker, in het huidige tijdsgewricht zijn hun operaties van strategisch belang en moeten zo ook in juridisch opzicht worden gezien.

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 gaat 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.

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](#)

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 22-19961. 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](#)

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 redenering: 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.*

Tijdelijke subsidieregeling Luchtvaart in Transitie

Tijdelijke subsidieregeling Luchtvaart in Transitie

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft de tijdelijke subsidieregeling Luchtvaart in Transitie (LiT) gepubliceerd. Het doel van deze nieuwe regeling is om vanuit de luchtvaart een bijdrage te leveren aan het terugdringen van de CO₂-uitstoot. Door onder meer het versnellen van innovaties voor toepassing van waterstof als energiedrager en het wegnemen van knelpunten zoals grote risicovolle schaa sprongen in de technologie.

Hiermee draagt het LiT-programma ook economisch bij aan het versterken van de positie van de Nederlandse luchtvaartsector in de transitie naar duurzame luchtvaart.

De Regeling LiT sluit aan bij deze doelstelling en is specifiek gericht op enerzijds het verder op orde brengen van de kennisbasis van de Nederlandse Luchtvaart sector na 2030; anderzijds is het gericht op het versterken van het innovatief vermogen van het MKB in het kader van de verduurzaming van de luchtvaart. Daarmee beoogt de regeling het versnellen van de realisatie van de doelstellingen rond verduurzaming van de luchtvaart zoals vastgelegd in de luchtvaartklimaatdoelstellingen voor 2030 en klimaatneutraal vliegen in 2050.

Deze regeling vervalt met ingang van 31 december 2027, met dien verstande dat zij van toepassing blijft op de voor die datum aangevraagde subsidies.

Bron: In Staatscourant van 6 mei 2024, 1443

KIWA alsnog overstag

KIWA alsnog overstag

Op 8 januari 2024 berichtte Luchtvaartwetenschappen dat het Hof van Justitie van de Europese Unie in zaak T-233/22 heeft beslist dat de beperkende maatregelen tegen Rusland verbieden een Russisch staatsburger met een bewijs van bevoegdheid als privépiloot in principe niet om een vliegtuig te besturen in de Europese Unie.

Dit arrest was voor EASA de aanleiding om op 14 februari 2024 haar sanctie gerelateerde aanbevelingen voor de voor wat betreft de praktijk van het afgeven van vergunningen aan piloten met de Russische aan te passen. EASA deed dit door uitleg te geven aan het begrip 'controlled', hetgeen erop neerkomt dat dit gelezen moet worden in "economische" of "financiële" zin en niet in "technische" of "operationele" zin. EASA heeft op 8 maart 2024 op haar website aangegeven dat het opleiden, examineren en controleren van Russische burgers is toegestaan als dit wordt gedaan met het oog op het besturen van een niet-Russisch geregistreerd luchtvaartuig.

In Nederland liep op dat moment een vergelijkbare zaak bij de rechtbank Den Haag. Een in Rusland geboren privévliegster, die een jaren geleden de Belgische nationaliteit heeft verkregen en in Nederland een vliegopleiding heeft gevolgd, had bij KIWA een aanvraagformulier ingediend voor het bijschrijven van de bevoegdverklaring CB-IR.

KIWA, die had geweigerd om de aanvraag in behandeling te nemen, ging na de uitleg van EASA alsnog overstag en honoreerde nog voordat de rechtbank de zaak ter zitting bracht, de aanvraag van de Belgische pilote.

Het geven van vliegonderricht en het afnemen van vlieg examens

van Russische burgers is dus toegestaan als dit gebeurt met het oog op het besturen van een niet-Russisch geregistreerd luchtvaartuig dat geen eigendom is van of gecharterd of anderszins wordt gecontroleerd door een Russische natuurlijke persoon of rechtspersoon, entiteit of lichaam.

Zaaknummer SGR 24 / 914 BESLU

**Hoe lang gaat een
luchtvaartuigmotor
operationeel en juridisch
mee?**

**Hoe lang gaat een
luchtvaartuigmotor
operationeel en juridisch
mee?**

*Author: Prof. B. Patrick Honnebier, LL.M., LL.M. (advanced)**

** Professor verantwoordelijk voor het unieke Full Semester vak International Aviation Financing and Leasing Law, University of Mississippi, LL.M. in Air and Space Law program; Of Counsel bij het advocatenkantoor Rep De Cuba in Aruba; medeoprichter van Rep Aviation Law Coöperatief U.A. in Nederland.*

In de technische en juridische literatuur betreffende de internationale luchtvaartpraktijk wordt veel aandacht besteed aan het gebruik en de levensduur van vliegtuigen. Op internationaal niveau wordt een juridische definitie van een 'luchtvaartuig' [\[1\]](#), formeel echter alleen gegeven in het 'Protocol bij het 'Verdrag inzake internationale zakelijke rechten op mobiel materieel betreffende voor luchtvaartuig materieel specifieke aangelegenheden' (samen de 'Kaapstadverdragen', 2001). Hieronder worden het protocol en verdrag nader besproken, althans voor zover ze voor de onderhavige bijdrage relevant zijn. De Kaapstadverdragen definiëren een luchtvaartuig, zoals dat weer in een ander verdrag wordt omschreven, als het 'luchtvaartuigcasco' (hierna 'casco') met daarop apart aangebrachte 'luchtvaartuigmotoren' (hierna 'motoren').

De bovengenoemde literatuur lijkt zich echter niet zozeer te concentreren op afzonderlijke motoren. Dit gebrek aan aandacht is verrassend, aangezien motoren heden een essentiële rol spelen in de mondiale luchtvaartpraktijk. Bijvoorbeeld zonder moderne en veilige motoren kan een vliegtuig niet de benodigde snelheid en hoogte bereiken.

Daarnaast kan de prijs van een motor oplopen van \$ 50.000 tot \$ 50 miljoen, afhankelijk van zijn grootte en technische vermogen. De aanschaf van motoren is dus bijzonder kostbaar! Daarom wordt in deze bijdrage aan de operationele en juridische levensduur van motoren nader aandacht besteed.

[Lees hier het artikel](#)