

ECLI	ECLI:NL:RVS:2016:935
Datum uitspraak	6 april 2016
Inhoudsindicatie	Bij besluit van 7 september 2013 heeft de staatssecretaris De Stichting gelast zich te onthouden van het uitvoeren van vluchten met een luchtvaartuig tegen een vergoeding of beloning. Daartoe heeft de staatssecretaris aan De Stichting een preventieve last onder dwangsom opgelegd inhoudende dat zij gedurende twee jaar een dwangsom verbeurt van € 10.000,00 per overtreding van de last tot een gezamenlijk maximum van € 200.000,00.

Volledige tekst

201506289/1/A3.

Datum uitspraak: 6 april 2016

AFDELING
BESTUURSRECHTSPRAAK

Uitspraak op het hoger beroep van:

de stichting Stichting Antonov Texel (hierna: De Stichting), gevestigd te De Cocksdorp,
gemeente Texel,
appellante,

tegen de uitspraak van de rechtbank Noord-Holland van 30 juni 2015 in zaken nrs. 14/4487 en
15/415 in het geding tussen:

De Stichting

en

de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu.

Procesverloop

Bij besluit van 7 september 2013 heeft de staatssecretaris De Stichting gelast zich te onthouden van het uitvoeren van vluchten met een luchtvaartuig tegen een vergoeding of beloning. Daartoe heeft de staatssecretaris aan De Stichting een preventieve last onder dwangsom opgelegd inhoudende dat zij gedurende twee jaar een dwangsom verbeurt van € 10.000,00 per overtreding van de last tot een gezamenlijk maximum van € 200.000,00.

Bij besluit van 9 oktober 2014 heeft de staatssecretaris het door De Stichting daartegen gemaakte bezwaar ongegrond verklaard.

Bij besluit van 5 augustus 2014 is de staatssecretaris overgegaan tot invordering van één verbeurde dwangsom ten bedrage van € 10.000,00.

Bij besluit van 12 december 2014 heeft de staatssecretaris het door De Stichting daartegen gemaakte bezwaar ongegrond verklaard.

Bij uitspraak van 30 juni 2015 heeft de rechtbank de door De Stichting tegen de besluiten op bezwaar ingestelde beroepen ongegrond verklaard. Deze uitspraak is aangehecht.

Tegen deze uitspraak heeft De Stichting hoger beroep ingesteld.

De staatssecretaris heeft een verweerschrift ingediend.

De Stichting en de staatssecretaris hebben nadere stukken ingediend.

De Afdeling heeft de zaak ter zitting behandeld op 25 februari 2016, waar De Stichting, vertegenwoordigd door mr. F.R. Duijn, advocaat te Zaanstad, en de staatssecretaris, vertegenwoordigd door mr. K. Ulmer, werkzaam bij het ministerie, zijn verschenen.

Overwegingen

1. De Stichting heeft als doel onder meer het beheren, instandhouden en exploiteren van een luchtvaartuig van het type Antonov 2 op Texel. De Stichting bezit het luchtvaartuig AN-2, dat in Hongarije op haar naam is geregistreerd als HA-ANI (hierna: de AN-2). De Stichting biedt sinds 1993 aan particulieren de mogelijkheid om een vlucht te maken met dit toestel. Jaarlijks gaat het om ongeveer 10 tot 15 vluchten.

In geschil is of de vluchten die De Stichting met de AN-2 uitvoert commerciële vluchten zijn en of zij daarvoor over een zogenoemd Air Operator Certificate (hierna: AOC) dient te beschikken.

2. De voor deze zaak relevante wettelijke bepalingen zijn opgenomen in de bijlage bij deze uitspraak.

3. Aan het opleggen van de preventieve last onder dwangsom heeft de staatssecretaris ten grondslag gelegd dat De Stichting als exploitante van een commerciële luchtvervoeronderneming moet worden aangemerkt omdat zij tegen vergoeding vluchten aanbiedt en als zodanig ten onrechte niet beschikt over een AOC als bedoeld in artikel 4.1, eerste lid, van de Wet luchtvaart.

Het luchtvaartuig waarmee De Stichting vliegt, de AN-2, valt gezien het maximale take-off gewicht, niet binnen het toepassingsbereik van de Regeling historische luchtvaart (hierna: de Regeling). Evenmin is aan De Stichting een vergunning of ontheffing verleend voor vervoer met luchtvaartuigen, zodat De Stichting niet valt onder de uitzonderingsmogelijkheden voor het hebben van een AOC.

4. Naar het oordeel van de rechtbank voert De Stichting vluchten tegen vergoeding uit en dient zij daarom te beschikken over een AOC. Zij acht niet relevant dat de vluchten niet met een commercieel oogmerk worden uitgevoerd en dat alleen donateurs, sponsors en hun genodigden meevliegen. Evenmin is volgens de rechtbank van belang dat het aantal vluchten is beperkt tot ongeveer 15 per jaar.

De rechtbank is voorts met de staatssecretaris van oordeel dat de AN-2 niet voldoet aan de vereisten als genoemd in Bijlage II, aanhef en onder a, sub i behorende bij de Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 20 februari 2008 tot

vaststelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart, houdende intrekking van Richtlijn 91/670/EEG, Verordening (EG) nr. 1592/2002 en Richtlijn 2004/36/EG (PB L 79 van 19 maart 2008, blz. 1; hierna: Verordening 216/2008). Voor zover de AN-2 wel valt onder de in de Bijlage II, aanhef en onder a, sub ii, onder d onderscheidenlijk onder h genoemde gevallen, brengt dat niet met zich dat De Stichting niet over een AOC hoeft te beschikken nu uit het bepaalde in artikel 4, vijfde lid, van Verordening 216/2008 volgt dat de vrijstelling daarvan alleen geldt indien de luchtvaartuigen niet worden gebruikt voor commerciële verkeersluchtvaart. Nu De Stichting met de AN-2 commerciële vluchten uitvoert, doet die situatie zich niet voor en komt De Stichting niet voor de vrijstelling in aanmerking, aldus de rechtbank.

De staatssecretaris heeft zich volgens de rechtbank derhalve terecht op het standpunt gesteld dat artikel 4.1, eerste lid, van de Wet luchtvaart is overtreden.

5. De Stichting heeft aangevoerd dat de rechtbank ten onrechte heeft overwogen dat de vluchten tegen vergoeding worden uitgevoerd. Daartoe heeft zij betoogd dat met de AN-2 uitsluitend niet-commerciële vluchten worden uitgevoerd met donateurs en sponsors. De rechtbank heeft haar ten onrechte aangemerkt als exploitante, ten onrechte aangenomen dat tussen De Stichting en de donateur of sponsor een overeenkomst is gesloten en ten onrechte overwogen dat vluchten met betalende passagiers hebben plaatsgevonden.

De Stichting heeft voorts aangevoerd dat de rechtbank ten onrechte voorbij is gegaan aan de regels omtrent niet-commercieel vervoer ingevolge de Regeling en ten onrechte geen betekenis heeft toegekend aan de lijst van Bijlage II-luchtvaartuigen opgesteld door de European Aviation Safety Agency (hierna: de EASA).

De rechtbank heeft volgens De Stichting bovendien ten onrechte geoordeeld dat de AN-2 niet onder het bepaalde in de bij de Verordening 216/2008 behorende Bijlage II, aanhef en onder a, sub i, valt. Onder verwijzing naar punt 9 van de lijst van de EASA vallen volgens haar ook luchtvaartuigen waarvan het ontwerp van vóór 1955 dateert en de meerderheid is gebouwd vóór 1975, zoals de AN-2, onder die bepaling.

Ten slotte heeft De Stichting aangevoerd dat indien de last onder dwangsom in stand blijft, dit het einde betekent van haar bestaan.

De preventieve last onder dwangsom

6. De staatssecretaris heeft, zoals ter zitting in hoger beroep door de vertegenwoordiger is bevestigd, een preventieve last opgelegd aan De Stichting. Ingevolge artikel 5:2, eerste lid, aanhef en onder b, van de Algemene wet bestuursrecht (hierna: Awb) wordt onder herstelsanctie verstaan: een bestuurlijke sanctie die strekt tot het geheel of gedeeltelijk ongedaan maken of beëindigen van een overtreding, tot het voorkomen van herhaling van een overtreding, dan wel tot het wegnemen of beperken van de gevolgen van een overtreding. Ingevolge artikel 5:7 van de Awb kan een herstelsanctie worden opgelegd, zodra het gevaar voor de overtreding klaarblijkelijk dreigt. Uit deze laatste bepaling volgt dat een besluit tot het opleggen van een preventieve last onder dwangsom slechts kan worden genomen als zich een gevaar voordoet van een overtreding van een concreet bij of krachtens de wet gesteld voorschrift die met een zekere grenzende waarschijnlijkheid zal plaatsvinden, indien die overtreding in het besluit kan worden omschreven met die mate van duidelijkheid die uit een oogpunt van rechtszekerheid is vereist. Een preventieve last onder dwangsom kan derhalve slechts worden opgelegd als het een nieuwe, nog niet gepleegde overtreding betreft.

In de bij het besluit van 7 september 2013 behorende Bijlage is onder meer vermeld dat blijkens het luchtvaartregister van Texel Airport in dat jaar tot 16 augustus zeven vluchten zijn uitgevoerd door De Stichting met de AN-2, dat op camerabeelden de uitvoering van een vlucht op 29 augustus 2013 is gezien en dat deze vluchten in strijd met artikel 4.1 van de Wet luchtvaart zijn uitgevoerd zonder dat De Stichting over een AOC beschikte. Ten tijde van het opleggen van de preventieve last onder dwangsom heeft de staatssecretaris dus gesteld dat artikel 4.1. van de Wet luchtvaart in 2013 al acht keer was overtreden door De Stichting. Gezien deze eerdere door de staatssecretaris gestelde overtredingen, bestond ten tijde van het opleggen van de last onder dwangsom geen klaarblijkelijk gevaar dat een overtreding zich op korte termijn voor de eerste keer zou gaan voordoen als bedoeld in artikel 5:7 van de Awb.

Naar het oordeel van de Afdeling heeft de staatssecretaris met het opleggen van de last niet zozeer beoogd op te treden tegen een gevaar dat een overtreding zich voor de eerste keer zou voordoen, maar heeft hij verdere herhaling van de overtreding willen voorkomen. Daarmee heeft de staatssecretaris in strijd met artikel 5:7 van de Awb de last onder dwangsom preventief opgelegd. De rechtbank heeft dit niet onderkend.

De invorderingsbeschikking

7. Nu de staatssecretaris ten onrechte een preventieve last onder dwangsom heeft opgelegd, is hij bij besluit van 5 augustus 2014 eveneens ten onrechte overgegaan tot invordering van één verbeurde dwangsom ten bedrage van € 10.000,00 wegens overtreding van die last.

De conclusie naar nationaal recht

8. Het hoger beroep is gegrond. De aangevallen uitspraak dient te worden vernietigd. Doende hetgeen de rechtbank zou behoren te doen, zal de Afdeling de beroepen tegen de besluiten van 9 oktober 2014 en van 12 december 2014 van De Stichting alsnog gegrond verklaren. Die besluiten komen wegens strijd met artikel 5:7 van de Awb voor vernietiging in aanmerking. De besluiten van 7 september 2013 en 5 augustus 2014 zullen worden herroepen.

In het kader van een effectieve rechtsgang

9. Met het oog op een eventueel nieuw te nemen besluit door de staatssecretaris strekkende tot een last onder dwangsom om herhaling van de overtreding te voorkomen, overweegt de Afdeling het volgende.

9.1. Niet in geschil is dat voor het uitvoeren van commerciële vluchten De Stichting moet beschikken over een AOC. Het verbod om zonder AOC een luchtvaartuig te gebruiken voor commercieel vervoer door de lucht volgt uit de artikelen OPS 1.005, onder a, 1.125, onder a, sub 4, en 1.175, onder a, van bijlage III, bij Verordening (EG) nr. 859/2008 van de Commissie van 20 augustus 2008 tot wijziging van Verordening (EEG) nr. 3922/91. Aan dit verbod is uitvoering gegeven in artikel 4.1, eerste lid, van de Wet luchtvaart.

De staatssecretaris heeft voor de uitleg van het begrip "commercieel vervoer door de lucht" terecht aangesloten bij het in artikel 3, aanhef en onder i, van Verordening 216/2008 gedefinieerde begrip "commerciële vluchtuitleg" nu dit een vergelijkbaar begrip is en dit als enige is gedefinieerd in deze verordening. Daaronder wordt in deze verordening verstaan: elke vluchtuitleg met een luchtvaartuig, tegen vergoeding of andere beloning, die voor het publiek beschikbaar is of, wanneer deze niet voor het publiek beschikbaar is, die wordt verricht krachtens een overeenkomst tussen een exploitant en een klant, waarbij de klant

geen controle over de exploitant uitoefent. Uit deze bewoordingen en die van de Engelse, Duitse en Franse taalversies, onderscheidenlijk 'remuneration or other valuable consideration', 'Entgelt oder sonstige geldwerte Gegenleistungen' en 'rémunération ou à tout autre titre onéreux', leidt de Afdeling af dat het enkele feit dat een vorm van vergoeding wordt gevraagd en betaald, voldoende is om de gemaakte vlucht als commercieel in de zin van Verordening 216/2008 aan te merken.

Daarnaast merkt de Afdeling op dat ingevolge artikel 4, eerste lid, aanhef en onder b, gelezen in samenhang met het derde lid, van Verordening 216/2008 luchtvaartuigen, waaronder begrepen gemonteerde producten, onderdelen en uitrustingsstukken, geregistreerd moeten zijn in een lidstaat, tenzij het wettelijk veiligheidstoezicht op die luchtvaartuigen aan een derde land is gedelegeerd en de betrokken luchtvaartuigen niet door een exploitant uit de Gemeenschap worden gebruikt, en dat deze vluchtuivoeringen moeten voldoen aan deze verordening.

9.2. De AN-2 is ingeschreven in het kadaster van Hongarije en in het Hongaarse luchtvaartuigenregister. De Stichting is in deze registers als eigenaresse vermeld. Zij beschikt niet over een AOC en heeft geen ontheffing als bedoeld in artikel 16d van de Luchtvaartwet.

De Stichting voert met de AN-2 vluchten uit met passagiers. De Stichting biedt deze passagiers de mogelijkheid om tegen betaling van € 50,00 donateur of tegen betaling van € 100,00 sponsor te worden. Na betaling ontvangen zij een certificaat dat hun het recht geeft om éénmaal mee te vliegen met de AN-2. Sponsors mogen bovendien genodigden meenemen op een vlucht. Gedurende enige tijd heeft De Stichting de passagiers geen donateur of sponsor genoemd maar mede-eigenaar en aan personen die hebben meegevlogen een certificaat uitgereikt. Deze mede-eigenaren werden niet ingeschreven in het luchtvaartuigenregister.

9.3. Naar het oordeel van de Afdeling moet de eenmalige betaling van de donateurs of sponsors om mee te kunnen vliegen met de AN-2 worden aangemerkt als een vergoeding. Daarbij is van belang dat een ieder die dat wil zich kan opgeven als donateur of sponsor door zich in te schrijven aan de balie van Texel Airport en dat de betaling wordt verricht met het doel om deel te kunnen nemen aan de vlucht. De Stichting heeft niet aangetoond dat de betrokkenheid van de donateurs en sponsors direct of op korte termijn verder gaat dan het maken van een vlucht met de AN-2. Die vluchten zijn voor het publiek beschikbaar nu een ieder zich aan de balie van Texel Airport kan inschrijven.

Gelet op het vorenstaande is de Afdeling van oordeel dat de vluchten die De Stichting uitvoert met de AN-2 moeten worden aangemerkt als commerciële vluchten, als bedoeld in artikel 3, aanhef en onder i, van Verordening 216/2008 en dat de staatssecretaris zich terecht op het standpunt heeft gesteld dat De Stichting voor deze vluchten in beginsel dient te beschikken over een AOC.

9.3.1. De Stichting zou voor vrijstelling van deze verplichting in aanmerking kunnen komen als de AN-2 voldoet aan het bepaalde in de bij Verordening 216/2008 behorende Bijlage II. Ingevolge artikel 4, vierde lid, van die verordening is het eerste lid niet van toepassing op de in bijlage II bedoelde luchtvaartuigen. In het bijzonder dient de vraag te worden beantwoord of de AN-2 voldoet aan de vereisten voor de kwalificatie historisch luchtvaartuig als genoemd onder a, sub i. Daartoe moet het gaan om een niet complex luchtvaartuig waarvan het oorspronkelijke ontwerp van vóór 1 januari 1955 dateert en waarvan de productie vóór 1 januari 1975 is stopgezet.

Niet bestreden is dat het ontwerp voor het type Antonov 2 dateert uit 1946, het eerste

exemplaar is geproduceerd in 1947 in de Sovjet Unie en dat de AN-2 is geproduceerd in 1972. In geschil is of dit type vliegtuig na 1 januari 1975 nog is geproduceerd. De staatssecretaris heeft zich op het standpunt gesteld dat de bouw van de luchtvaartuigen van het type Antonov 2 pas in 1992 is gestaakt en dat om die reden niet wordt voldaan aan het bepaalde in Bijlage II, aanhef en onder a, sub i. De staatssecretaris heeft ter ondersteuning van dit standpunt in hoger beroep Tabel 1 behorend bij de EASA-lijst overgelegd. Daarop staat dat de productie van luchtvaartuigen van het type Antonov 2 in Polen is doorgestaan tot 1992. Voorts heeft de staatssecretaris een verklaring overgelegd van de Hongaarse luchtvaartautoriteit, waarin onder meer staat dat deze luchtvaartuigen niet volledig voldoen aan het bepaalde in Bijlage II, aanhef en onder a, sub i.

De Stichting heeft daartegen aangevoerd dat de bouw van de luchtvaartuigen van het type Antonov 2 is gestopt vóór 1975 en niet pas in 1992. Wel is het volgens De Stichting voorgekomen dat vóór 1975 geproduceerde luchtvaartuigen na dat jaar zijn opgeknapt en/of gemoderniseerd. Daarnaast verwijst De Stichting naar de EASA-lijst waar onder punt 9 staat dat onder meer luchtvaartuigen van het type Antonov 2 vanwege de lange productietermijn als luchtvaartuigen bedoeld in Bijlage II worden aangemerkt hoewel de productie ervan na 1975 is voortgezet. De EASA geeft als redenen hiervoor dat de overgrote meerderheid van het aantal luchtvaartuigen vóór 1975 is gebouwd en dat het type is ontworpen vóór 1955, zodat ze van enige historische importantie zijn. Ook in de verklaring van de Hongaarse luchtvaartautoriteit wordt hieraan gerefereerd.

9.3.2. De EASA-lijst is opgesteld door de in 2003 opgerichte EASA. Uit de artikelen 17 en volgende van de Verordening 216/2008, waarbij de oprichting, organisatie en bevoegdheden van de EASA zijn bepaald, kan worden afgeleid dat de EASA-lijst geen bindende werking heeft, maar door de verantwoordelijke autoriteiten van de lidstaten als leidraad kan worden gebruikt bij de interpretatie van Bijlage II van die verordening.

De Afdeling is van oordeel dat de staatssecretaris zich terecht op het standpunt heeft gesteld dat niet van belang is dat de AN-2 van De Stichting vóór 1975 is geproduceerd maar dat voor de toepasselijkheid van Bijlage II bepalend is of de productie van het type luchtvaartuig Antonov 2 vóór dat jaar is gestaakt. Naar het oordeel van de Afdeling heeft de staatssecretaris echter onvoldoende onderzoek verricht naar de juistheid van zijn standpunt dat de productie van de luchtvaartuigen van het type Antonov 2 na 1975 is gecontinueerd en dat om die reden de AN-2 niet valt onder de in Bijlage II, aanhef en onder a, sub 1, genoemde uitzondering op de verplichting om bij de uitvoering van commerciële vluchten te beschikken over een AOC. Tabel 1 behorende bij de EASA-lijst, waarnaar de staatssecretaris heeft verwezen, vermeldt weliswaar dat de productie van de door PZL geproduceerde varianten van de Antonov 2 tot 1992 is gecontinueerd, maar niet is uitgesloten of dat de productie van nieuwe luchtvaartuigen betreft of het onderhoud van reeds vóór 1975 geproduceerde luchtvaartuigen, zoals De Stichting heeft aangevoerd. De Stichting heeft daarbij onweersproken gesteld dat de mallen van het type Antonov 2 niet in Polen staan maar in de Oekraïne. De Afdeling ziet, anders dan de staatssecretaris, verder geen aanknopingspunten dat de in Polen geproduceerde luchtvaartuigen zijn te herkennen aan de toevoeging van de letter P aan de typeaanduiding van de Antonov 2. Derhalve kan niet worden uitgesloten dat de toevoeging van de letter P staat voor passagier, zoals De Stichting heeft betoogd. Naar het oordeel van de Afdeling heeft de staatssecretaris voorts onvoldoende verklaard hoe Tabel 1 behorende bij de EASA-lijst zich verhoudt tot het onder punt 9 van die lijst gestelde over de toepasselijkheid van Bijlage II op luchtvaartuigen van het type Antonov 2 en waarom aan punt 9, gezien het puur informatieve karakter van de EASA-lijst, geen betekenis moet worden toegekend en aan Tabel 1 wel.

Gezien het vorenstaande en in aanmerking genomen dat van de staatssecretaris bij het nemen van een handhavende maatregel mag worden verwacht dat hij de feiten en omstandigheden waarop die maatregel is gebaseerd afdoende onderzoekt, is de Afdeling van oordeel dat het standpunt van de staatssecretaris, dat de AN-2 niet valt onder het toepassingsbereik van het bepaalde in de bij Verordening 216/2008 behorende Bijlage II, aanhef en onder a, sub 1, in strijd met artikel 3:2, eerste lid, van de Awb, onvoldoende zorgvuldig is voorbereid.

9.3.3. Ten slotte overweegt de Afdeling over de Regeling het volgende.

Ingevolge artikel 288, tweede alinea, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (hierna: het VWEU) heeft een verordening een algemene strekking, is zij verbindend in al haar onderdelen en rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat. Dit brengt onder meer met zich dat, hoewel lidstaten de mogelijkheid hebben om uitvoeringsmaatregelen te nemen, omzetting van bepalingen van een verordening in nationaal recht verboden is. Het is vaste jurisprudentie van het Hof van Justitie van de Europese Unie dat omzetting van een verordening strijd oplevert met het beginsel van de uniforme toepassing. De Afdeling wijst in dit verband op punt 17 van het arrest van 7 februari 1973, Commissie/Italiaanse Republiek, 39/72, ECLI:EU:C:1973-00101.

Ingevolge artikel 1, eerste lid, van de Regeling wordt in deze regeling verstaan onder historisch luchtvaartuig een luchtvaartuig,

- a. waarvan het type of model voor Nederland een toegevoegde historische waarde heeft, gelet op de rol die het heeft gespeeld in de historie van Nederland, Nederlandse bedrijven, overheidsdiensten of instellingen dan wel bij de bevrijding van het Koninkrijk der Nederlanden tijdens de tweede wereldoorlog, en
- b. dat voldoet aan een of meer van de criteria als bedoeld in Bijlage II onder a bij Verordening 216/2008.

Deze definitiebepaling komt niet volledig overeen met de criteria voor een historisch luchtvaartuig genoemd in Bijlage II, aanhef en onder a. Dit artikeldeel van Bijlage II is aldus en dan nog onvolledig omgezet in het nationaal recht, hetgeen strijd oplevert met de vaste rechtspraak van het Hof van Justitie dat iedere wijze van uitvoering die aan de rechtstreekse werking van de verordeningen van de Europese Unie in de weg zou staan en zo hun gelijktijdige en uniforme toepassing in de gehele Unie in gevaar zou brengen, strijdig is met het VWEU. Dit betekent dat aan artikel 1, eerste lid, van de Regeling verbindende kracht moet worden onzegd wegens strijd met het Unierecht.

10. De staatssecretaris dient op na te melden wijze tot vergoeding van de proceskosten te worden veroordeeld.

Beslissing

De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State:

- I. verklaart het hoger beroep gegrond;
- II. vernietigt de uitspraak van de rechtbank Noord-Holland van 30 juni 2015 in zaken nrs. 14/4487 en 15/415;
- III. verklaart de bij de rechtbank ingestelde beroepen gegrond;
- IV. vernietigt het besluit van de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu van 9 oktober

2014, kenmerk B-1-13-0266.001;

V. herroept het besluit van 7 september 2013, kenmerk ILT-2013/22750;

VI. vernietigt het besluit van de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu van 12 december 2014, kenmerk ILT-2014/73788;

VII. herroept het besluit van 5 augustus 2014, kenmerk ILT-2014/47515;

VIII. veroordeelt de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu tot vergoeding van bij de stichting Stichting Antonov Texel in verband met de behandeling van het beroep en het hoger beroep opgekomen proceskosten tot een bedrag van € 1.488,00 (zegge: veertienhonderdachtentachtig euro), geheel toe te rekenen aan door een derde beroepsmatig verleende rechtsbijstand;

IX. gelast dat de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu aan de stichting Stichting Antonov Texel het door haar betaalde griffierecht ten bedrage van € 1156,00 (zegge: elfhonderdenzesenvijftig euro) voor de behandeling van het beroep en het hoger beroep vergoedt.

Aldus vastgesteld door mr. J.E.M. Polak, voorzitter, en mr. M. Vlasblom en mr. K.J.M. Mortelmans, leden, in tegenwoordigheid van mr. S.C. van Tuyll van Serooskerken, griffier.

w.g. Polak w.g. Van Tuyll van Serooskerken
voorzitter griffier

290.

BIJLAGE

Recht van de Europese Unie:

Ingevolge artikel 3 van de Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 20 februari 2008 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart, houdende intrekking van Richtlijn 91/670/EEG, Verordening (EG) nr. 1592/2002 en Richtlijn 2004/36/EG (PB L 79 van 19 maart 2008, blz. 1) wordt in deze verordening verstaan onder:

(...)

h) exploitant: een rechtspersoon of een natuurlijke persoon die één of meer luchtvaartuigen of één of meer luchtvaartterreinen exploiteert of voornemens is te exploiteren;

i) commerciële vluchtuitvoering: elke vluchtuitvoering met een luchtvaartuig, tegen vergoeding of andere beloning, die voor het publiek beschikbaar is of, wanneer deze niet voor het publiek beschikbaar is, die wordt verricht krachtens een overeenkomst tussen een exploitant en een klant, waarbij de klant geen controle over de exploitant uitoefent;

j) complex motoraangedreven luchtvaartuig:

i) een vleugelvliegtuig:

- met een maximale gecertificeerde startmassa van meer dan 5700 kg, of

- dat gecertificeerd is voor een maximale configuratie voor passagierszitplaatsen van meer

dan 19 personen, of

- dat gecertificeerd is voor vluchtuitvoering met een minimale bemanning van ten minste 2 piloten, of

- dat is uitgerust met één of meer turbinastraalmotoren of met meer dan één schroef-turbine-motor.

(...).

Ingevolge artikel 4, eerste lid, aanhef en onder b, moeten luchtvaartuigen, waaronder begrepen gemonteerde producten, onderdelen en uitrustingsstukken, geregistreerd in een lidstaat, tenzij het wettelijk veiligheidstoezicht op die luchtvaartuigen aan een derde land is gedelegeerd en de betrokken luchtvaartuigen niet door een exploitant uit de Gemeenschap worden gebruikt, voldoen aan deze verordening.

Ingevolge het derde lid moeten vluchtuitvoeringen met de luchtvaartuigen, bedoeld in lid 1, onder b, aan deze verordening voldoen.

Ingevolge het vierde lid is het eerste lid niet van toepassing op de in bijlage II bedoelde luchtvaartuigen.

Ingevolge het vijfde lid zijn het tweede en derde lid niet van toepassing op de in bijlage II bedoelde luchtvaartuigen, met uitzondering de in punt a), onder ii), en punten d) en h), daarvan bedoelde luchtvaartuigen wanneer deze worden gebruikt voor commerciële verkeersluchtvaart.

Ingevolge artikel 17, wordt ten behoeve van de uitvoering van deze verordening een Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart opgericht.

Ingevolge het tweede lid dient het Agentschap, om een voldoende mate van veiligheid van de burgerluchtvaart te waarborgen en ervoor te zorgen dat deze nog verder wordt ontwikkeld,

a. verricht het alle taken en brengt het advies uit met betrekking tot elke aangelegenheid die valt onder artikel 1, lid 1;

b. de Commissie bij te staan door de in uitvoering van deze verordening te nemen maatregelen voor te bereiden. Indien deze technische voorschriften omvatten en in het bijzonder voorschriften die betrekking hebben op de bouw, het ontwerp en operationele aspecten, dan mag de Commissie zonder voorafgaand overleg met het Agentschap de inhoud daarvan niet veranderen. Het Agentschap voorziet de Commissie tevens van de noodzakelijke technische, wetenschappelijke en administratieve ondersteuning bij de uitoefening van haar taken;

c. binnen de in deze verordening of in andere communautaire wetgeving aan het agentschap toegekende bevoegdheden de noodzakelijke maatregelen te nemen;

d. de inspecties en onderzoeken uit te voeren die noodzakelijk zijn voor de uitvoering van zijn taken;

e. op de onder zijn bevoegdheid vallende gebieden namens de lidstaten de taken uit te voeren die door de toepasselijke internationale verdragen, met name het Verdrag van Chicago, aan de lidstaten zijn toebedeeld.

Ingevolge artikel 18, neemt het Agentschap de volgende maatregelen:

- a. (...);
- b. het doet ten behoeve van de toepassing van artikel 14 aanbevelingen voor de Commissie;
- c. (...).

Ingevolge de bij Verordening 216/2008 behorende Bijlage II, aanhef en onder a, is artikel 4, eerste, tweede en derde lid niet van toepassing op luchtvaartuigen die onder één of meer van de hieronder beschreven categorieën valt:

a) historische luchtvaartuigen die aan de volgende criteria voldoen:

i) niet complexe luchtvaartuigen waarvan:

- het oorspronkelijke ontwerp van vóór 1 januari 1955 dateert en
- de productie vóór 1 januari 1975 is stopgezet, of

ii) luchtvaartuigen met een duidelijk historisch belang, dat verband houdt met:

- de deelname aan een opmerkelijke historische gebeurtenis, of
- een belangrijke stap in de ontwikkeling van de luchtvaart, of
- een belangrijke rol in de strijdkrachten van een lidstaat.

Ingevolge artikel 3, eerste lid, van Verordening (EG) nr. 1899/2006 van 12 december 2006 houdende wijziging van Verordening (EEG) nr. 3922/91 van de Raad inzake de harmonisatie van technische voorschriften en administratieve procedures op het gebied van de burgerluchtvaart, zijn, onverminderd artikel 11, de gemeenschappelijke technische voorschriften en administratieve procedures die in de Gemeenschap voor commercieel vervoer met vliegtuigen gelden vermeld in bijlage III.

Ingevolge artikel 11, eerste lid, brengt de Commissie, volgens de in artikel 12, tweede lid, bedoelde procedure de ingevolge de wetenschappelijke en technische vooruitgang vereiste wijzigingen aan in de in bijlage III vermelde gemeenschappelijke technische voorschriften en administratieve procedures.

Ingevolge OPS 1.001 van Bijlage III van Verordening (EG) nr. 859/2008 van de Commissie van 20 augustus 2008 tot wijziging van Verordening (EEG) nr. 3922/91, omschrijft OPS deel 1 de eisen die van toepassing zijn op het gebruik van civiele vliegtuigen voor commercieel vervoer door de lucht door een exploitant die zijn hoofdzetel en, voor zover van toepassing, statutaire zetel in een lidstaat heeft, hierna aangeduid als exploitant.

Ingevolge OPS 1.005, onder a, mag de exploitant een vliegtuig niet gebruiken voor commercieel vervoer door de lucht anders dan in overeenstemming met OPS deel 1.

Ingevolge OPS 1.125, onder a, sub 4, dient de exploitant ervoor te zorgen dat het origineel of een kopie van het AOC-bewijs luchtvaartexploitant tijdens elke vlucht in het vliegtuig aanwezig is.

Nationaal recht

Ingevolge artikel 1.1, eerste lid, aanhef en tweede alinea, van de Wet luchtvaart wordt in deze wet en de daarop berustende bepalingen verstaan onder AOC: door de minister van Infrastructuur en Milieu aan een onderneming of groep van ondernemingen afgegeven document waarin wordt verklaard dat de betrokken luchtvaartexploitant beschikt over

beroepsbekwaamheid en organisatie om luchtvaartuigen veilig te exploiteren voor de in dat bewijs gespecificeerde luchtvaartactiviteiten (Air Operator Certificate).

Ingevolge artikel 4.1, eerste lid, is het, voor zover bij internationale overeenkomst of besluit van een volkenrechtelijke organisatie niet anders is bepaald, verboden met luchtvaartuigen vluchten tegen vergoeding uit te voeren zonder een daartoe door de minister afgegeven AOC.

Ingevolge artikel 11.15, aanhef, is de minister bevoegd tot oplegging van een last onder bestuursdwang ter handhaving van:

a. de bij of krachtens deze wet gestelde verplichtingen, met uitzondering van de verplichtingen als bedoeld in de artikelen 8.25d tot en met 8.25h.

(...)

b. (...)

9°. de basisverordening.

Ingevolge artikel 16 van de Luchtvaartwet mag, voor zover bij internationale overeenkomst niet anders is bepaald, vervoer met luchtvaartuigen in, naar of uit Nederland, of met Nederland als tussenstation, slechts geschieden door luchtvaartmaatschappijen aan wie daartoe door de minister vergunning is verleend.

Ingevolge artikel 16d, eerste lid, kan de minister ontheffing verlenen van de in artikel 16 vervatte verplichting.

Ingevolge artikel 1, eerste lid, van de Regeling historische luchtvaart wordt in deze regeling verstaan onder historisch luchtvaartuig een luchtvaartuig,

a. waarvan het type of model voor Nederland een toegevoegde historische waarde heeft, gelet op de rol die het heeft gespeeld in de historie van Nederland, Nederlandse bedrijven, overheidsdiensten of instellingen dan wel bij de bevrijding van het Koninkrijk der Nederlanden tijdens de tweede wereldoorlog, en

b. dat voldoet aan een of meer van de criteria als bedoeld in bijlage II onder a) bij Verordening 216/2008.

Ingevolge artikel 7, tweede lid, moeten de leden van een vereniging en de begunstigers van een stichting met als statutair doel instandhouding van historische luchtvaart voor, tijdens en na de vlucht kunnen aantonen dat zij lid van de desbetreffende vereniging respectievelijk begunstiger van de desbetreffende stichting zijn.

Ingevolge artikel 8 moet de organisatie, de vereniging of de stichting kunnen aantonen dat elke passagier een redelijke tijd voor de vluchtuitvoering zowel mondeling als schriftelijk in een voor elke passagier begrijpelijke taal op de hoogte is gesteld van het feit dat het vervoer met een historisch luchtvaartuig betreft dat voldoet aan gedateerde en dus ten opzichte van de ten tijde van de desbetreffende vlucht geldende luchtwaardigheidseisen lagere luchtwaardigheidseisen.

Ingevolge artikel 5:2, eerste lid, van de Algemene wet bestuursrecht wordt in deze wet verstaan onder:

a. (...);

b. herstelsanctie: een bestuurlijke sanctie die strekt tot het geheel of gedeeltelijk ongedaan

maken of beëindigen van een overtreding, tot het voorkomen van herhaling van een overtreding, dan wel tot het wegnemen of beperken van de gevolgen van een overtreding; c. (...).

Ingevolge artikel 5:7 kan een herstelsanctie worden opgelegd zodra het gevaar voor de overtreding klaarblijkelijk dreigt.

Ingevolge artikel 5:39, eerste lid, heeft het beroep tegen de last onder dwangsom mede betrekking op een beschikking die strekt tot invordering van de dwangsom, voor zover de belanghebbende deze beschikking betwist.