Schoemaker
ADVOCATEN

AANGETEKEND
Inspectie Leefomgeving en Transport
T.a.v. de minister van Infrastructuur en Waterstaat
Postbus 16191
2500 BD DEN HAAG

Tevens per e-mailbericht: [redacted]

Betreft: Stichting Laagvliegen Nee/Luchthaven Lelystad
Ons kenmerk: 5-010
Uw kenmerk:
Advocaat: Maaike Bekooy
E-mail: [redacted]

Betreft: handhavingsverzoek overtreding veiligheidsregels start- en landingsbaan Lelystad Airport

Deventer, 7 september 2021

Excellentie,

Namens de volgende natuurlijke en rechtspersonen verzoek ik u om *ambtshalve* of op *basis van dit verzoek* handhavend op te treden tegen de hierna toegelichte overtredingen van de regels van de Regeling veilig gebruik luchthavens en andere terreinen (hierna: **Regeling**) bij de aanleg, inrichting en uitrusting en het gebruik van Lelystad Airport (LA) met het oog op de orde en de veiligheid op de luchthaven:

1. Samenwerkende Actiegroepen Tegen Laagvliegen (SATL);
2. Stichting Laagvliegen Nee;
3. Stichting HoogOverijssel; en
4. Direct omwonenden vertegenwoordigd door:
    a. Werkgroep "Vliegop uit Biddinghuizen"
    [redacted]
    b. Niet over Dronten
    [redacted]
    c. Werkgroep Vlieghinder Almere
    [redacted]

Bezoekadres
Keizerstraat 19
7411 HD Deventer

Postadres
Postbus 454
7400 AL Deventer

T 0570 61 30 15
F 0570 61 87 61
www.schoemaker.nu

Schoemaker Advocaten is een kostenmaatschap en samenwerkingsverband van zelfstandige advocatenpraktijken: Bekooy Advocatuur (KvK 68540965), Beversluis Advocatuur BV (KvK 38024372), Mühlstaff Advocatuur BV (KvK 38024349), Nauta Advocatuur BV (KvK 09170702) en Van der Steeg Advocatuur (KvK 08216662). Alle werkzaamheden worden verricht krachtens een overeenkomst van opdracht aangegaan en uitgevoerd door de zelfstandige advocatenpraktijk. Hierop zijn de algemene voorwaarden van Schoemaker Advocaten van toepassing. Daarin is o.a. de aansprakelijkheid van de advocaat wegens tekortkoming of beroepsfout beperkt tot het bedrag dat de beroepsaansprakelijkheidsverzekering uitkeert in het betreffende geval, vermeerderd met het eigen risico. De voorwaarden zijn beschikbaar op onze website.

In de Regeling zijn veiligheidsregels opgenomen voor de aanleg, inrichting en de uitrusting van luchthavens. Het gaat hierbij om geïmplementeerde normen uit deel 1 van bijlage 14 (Aerodrome design and operations) bij het Verdrag van Chicago van 7 december 1944 (hierna: **deel 1 van bijlage 14**). Dit verdrag is door Nederland ondertekend. Het is op 4 april 1997 in werking getreden.

De overtredingen hebben betrekking op schending van de veiligheidsnormen ten aanzien van de volgende onderdelen van de luchthaven:

1. Runway strips
2. Runway and safety areas
3. Clearway
4. Runway lights

Hierna wordt elke overtreding nader toegelicht. Voorop wordt gesteld dat bij alle vier de overtredingen het bepaalde in artikel 10 van de Regeling wordt geschonden. Dit artikel luidt (citaat):

> *"De exploitant draagt er zorg voor dat de aanleg, de inrichting, de uitrusting en het gebruik van een luchthaven voldoen aan de voorschriften en aanbevelingen van deel I (Aerodrome Design and Operations) van bijlage 14 bij het verdrag, met uitzondering van de volgende onderdelen:*
>
> *a. 1.2.1, 1.2.2, 1.4 en 1.5.1;*
> *b. 3.1.1 tot en met 3.1.4, 3.1.8, 3.3.10, 3.12.1 en 3.15.1;*
> *c. 5.2.6.5, 5.3.1.1 tot en met 5.3.1.3, 5.3.3, 5.3.15 en 5.4.5;*
> *d. 6.1.1.10, 6.1.2, 6.2.3.11, 6.2.4 en 6.2.5;*
> *e. 9.4.1 onder a, 9.4.2, de zinsnede 'or its vicinity' in onderdeel 9.4.4, 9.4.5 en 9.10.3."*

De hierboven genoemde overtredingen zijn in strijd met deel 1 bijlage 14 bij het Verdrag. Geen van de overtredingen vallen onder de in artikel 10 van de Regeling genoemde uitzonderingen. Deel I van bijlage 14 bevat voorschriften ('Standards') en aanbevelingen ('Recommended Practices') over de aanleg, inrichting, uitrusting en het veilig gebruik van burgerluchthavens. Artikel 10 van de Regeling bepaalt expliciet dat aan beide regels (voorschriften én aanbevelingen) moet worden voldaan. Zie ook de uiteenzetting op dit artikel voor de toepassing in de 'Toelichting'.[1]

In artikel 10 van de Regeling wordt volstaan met een dynamische verwijzing naar de normen en aanbevelingen van deel I van bijlage 14. Bij de toelichting van de overtredingen zal derhalve worden volstaan met de vermelding van de overtreden norm uit deel I van bijlage 14.

[1] Staatscourant 2009, nr. 16336, p. 20

1. Runway strips

De 'Runway strip' van LA voldoet niet aan het bepaalde in voorschrift 3.4 van deel I bijlage 14. Dit voorschrift luidt - voor zover hier van belang - (citaat):

> ***"General***
> *3.4.1 A runway and any associated stopways shall be included in a strip.*
>
> ***Length of runway strips***
> *3.4.2 A strip shall extend before the threshold and beyond the end of the runway or stopway for a distance of at least:*
> *- 60 m where the code number is 2, 3 or 4;*
> *(...)"*

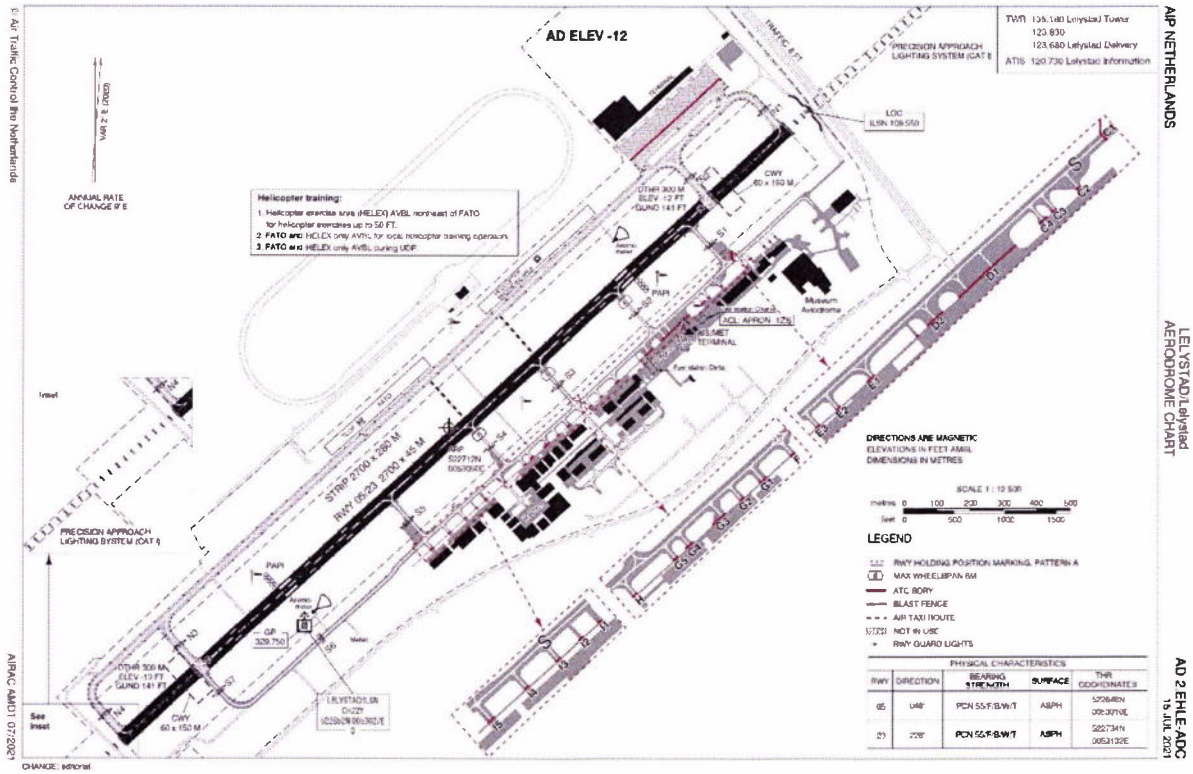
De in artikellid 3.4.2 genoemde codes worden verklaard in artikel 1.7, lid 1.7.3 in samenhang met de daarbij opgenomen tabel 1-1 in deel I van bijlage 14. Deze codes hebben betrekking op de lengte van de 'Runway'. Code 4 heeft betrekking op een 'Runway' met een lengte van 1.800 meter of meer op een luchthaven. De 'Runway' van LA heeft een lengte van 2.700 meter. Daarom dient LA te worden beschouwd als een Code 4 luchthaven in de zin van artikel 1.7 deel I van bijlage 14.

De 'Runway Strip'[2] zoals bedoeld in artikellid 3.4.2 laat zich als volgt verbeelden:

Hieruit blijkt dat de 'Runway Strip' een strook grond is op het luchthaventerrein is waarbinnen de 'Runway' valt. De 'Runway' wordt dus opgenomen in de 'Runway Strip'.

De 'Runway Strip' bij LA wijkt af van de verbeelding. Die 'Runway Strip' heeft namelijk exact dezelfde lengte als de 'Runway' (2.700 meter). Dit blijkt onder meer uit de volgende kaart van LA die in paragraaf EHLE 2.24 van hoofdstuk AD 2 van de luchtvaartgids[3] (Aeronautical Information Publication (AIP)) is opgenomen (citaat):

[2] Voor het begrip 'Runway Strip' worden in deel I van bijlage 14 diverse begrippen gehanteerd met dezelfde betekenis. Naast dit begrip wordt ook gebruikt 'Strip', 'Runway Strip Area' en de afkorting RSA.
[3] Luchtvaartgids van 15 juli 2021



Op deze kaart wordt de 'Runway Strip' als volgt aangeduid (citaat):

> *"STRIP 2700 x 280 M"*

De 'Runway' wordt op de kaart als volgt aangeduid (citaat):

> *"RWY 05/23 2700 x 45 M"*

Deze laatste aanduiding komt overeen met de in paragraaf EHLE 2.12 van hoofdstuk 2 AD luchtvaartgids gedefinieerde 'Runway'(citaat):

> *"2700 x 45"*.

Uit het vorenstaande blijkt dat de 'Runway Strip' bij LA in strijd is met de veiligheidsregel in artikel 3.4 van deel I van bijlage 14. Doordat de 'Runway Strip' geheel samenvalt met de 'Runway' is de minimaal in acht te nemen afstandsnorm van 60 meter voor de strip aan weerszijde van de 'Runway' als bepaald in artikellid 3.4.2 geschonden. De 'Runway Strip' is aan beide kanten 60 meter te kort. Het gevolg is dat de 'Runway' ten onrechte niet wordt opgenomen in de 'Runway Strip' en dat de 'Runway Strip' dus ook ten onrechte niet voorbij het einde van de 'Runway' loopt met een minimale lengte van 60 meter.

2. Runway end safety areas (RESA)

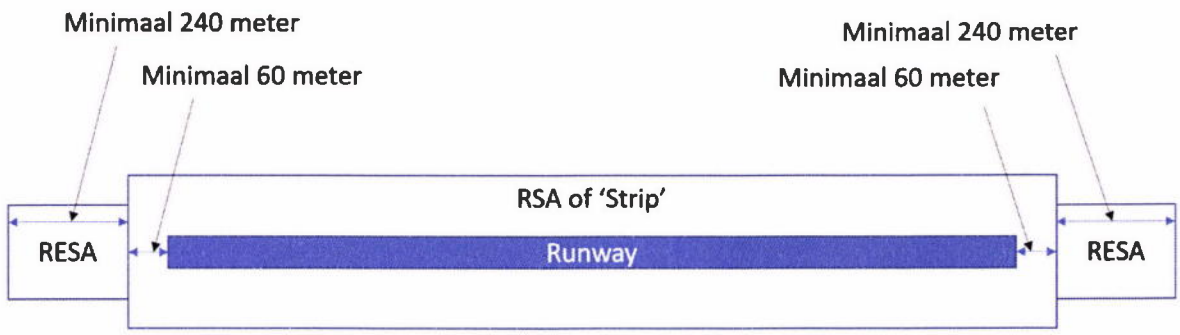
De 'Runway end safety areas' (RESA) bij LA is in strijd met de veiligheidsnorm in voorschrift 3.5 in samenhang met voorschrift 2.5 van deel I van bijlage 14. Voorschrift 3.5 luidt - voor zover hier van belang (citaat):

> *"**General***
>
> *3.5.1 A runway end safety area shall be provided at each end of an runway strip where:*
> *- the code number is (...) 4; and*
> *(...)*
>
> ***Dimensions of runway end safety areas***
>
> *(...)*
>
> *3.5.3 **Recommendation.** A runway end safety area should, as far as practicable, extend from the end of an runway strip to a distance of at least:*
> *- 240 m where the code number is (...) or 4; and*
> *(...)"*

Onder RESA wordt in artikel 3.5 volgens de begripsomschrijving in artikel 1.1 van deel I van bijlage 14 verstaan (citaat):

> *"An area symmetrical about the extended runway centre line and adjacent to the end of the strip primarily intended to reduce the risk of damage to an aeroplane undershooting or overrunning the runway."*

Uit het samenstel van artikellid 3.5.1 en de begripsomschrijving in artikel 1.1 van deel 1 van bijlage 14 blijkt dat de RESA direct aansluit op de 'Runway Strip'. De RESA is dus geen onderdeel van de 'Runway Strip', maar ligt in het verlengde van die strip. Voor een Code 4-luchtvaartterrein is dit geïllustreerd in onderstaande figuur:



Voorts blijkt uit het bepaalde in artikel 2.5 deel 1 van bijlage 14 dat de RESA op het luchthaventerrein moet zijn gesitueerd. Artikel 2.5 luidt - voor zover hier van belang (citaat):

> ***"2.5 Aerodrome dimensions and related information***

2.5.1 The following data shall be measured or described, as appropriate, for each facility provided on an aerodrome:

a) *runway - true bearing to one-hundredth of a degree, designation number, length, width, displaced threshold location to the nearest metre or foot, slope, surface type, type of runway and, for a precision approach runway category I, the existence of an obstacle free zone when provided;*

b) *strip*
runway end safety area } length, width to the nearest metre or foot, surface type
stopway

(...)

f) *clearway - length to the nearest metre or foot, ground profile; (...).”*

De RESA is op de in hoofdstuk 1 van dit handhavingsverzoek opgenomen kaart uit de luchtvaartgids van LA niet aangeduid. In hoofdstuk 2 AD van de luchtvaartgids is de lengte van de RESA wel vermeld in paragraaf EHLE AD 2.12 (citaat):

EHLE AD 2.12 RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS

Designations RWY NR	True BRG	Dimensions of RWY (M)	Strength (PCN) and surface of RWY and SWY	THR co-ordinates RWY end co-ordinates THR GUND	THR elevation and highest elevation of TDZ of precision APCH RWY
1	2	3	4	5	6
05	047.54°	2700 x 45	55/F/B/W/T ASPH	522647.92N 0053010.10E 522740.33N 0053143.89E 141 FT	-12.6 FT -12 FT
23	227.55°	2700 x 45	55/F/B/W/T ASPH	522733.78N 0053132.16E 522641.37N 0052958.38E 141 FT	-12.3 FT -12 FT

Designations RWY NR	Slope of RWY-SWY	SWY dimensions (M)	CWY dimensions (M)	Strip dimensions (M)	RESA dimensions (M)	Location and type of arresting system	OFZ
1	7	8	9	10	11	12	13
05	NIL	NA	60 x 150	2700 x 280	240 x 150	NIL	NA
23	NIL	NA	60 x 150	2700 x 280	240 x 150	NIL	NA

Remarks
14
“NIL ”

De in de tabel vermelde lengte van de RESA bij LA voldoet aan de minimaal voorgeschreven afstand voor de RESA van 240 meter. De RESA is en kan echter niet op het luchthaventerrein worden voorzien. De oorzaak is de beperkte oppervlakte van het luchtvaartterrein. Zowel het luchthaventerrein als de ‘Runway Strip’ worden fysiek begrensd

door de provinciale weg de N302 aan de noordoostzijde. Dit blijkt uit de in hoofdstuk 1 van dit handhavingsverzoek opgenomen kaart van LA. Op die kaart is de N302 aangeduid als (citaat):

> *"Traffic 6 FT"*

Hieruit blijkt dat het uiteinde van de 'Runway' op een afstand van nauwelijks 100 meter van de provinciale weg is gelegen.

Aan de zuidwestkant begrenst het terrein van de politieacademie aan de Eendenweg 12 het luchtvaartterrein en de 'Runway Strip'. Helaas wordt dat niet inzichtelijk gemaakt op de hiervoor vermelde kaart in de luchtvaartgids. De kaart valt aan deze zijde nagenoeg samen met het uiteinde van de 'Runway'. Hierdoor ontbreekt op de kaart de perceelsgrens van de luchthaven en het aangrenzende perceel van de politieacademie.

Kortom, voor geen van de in tabel EHLE AD 2.12 vermelde afmetingen van de RESA-einden is binnen het luchtvaartterrein ruimte.

Uit de Milieueffectrapportage van 2014 die onderdeel is van het Luchthavenbesluit Lelystad Airport blijkt dat uw Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) toeziet op de noodzakelijke realisatie van de RESA (citaat):[4]

> ***"5.4.3 Verlengde start- en landingsbaan***
> *(...)*
>
> *Behalve een operationele lengte behoeft een landingsbaan op grond van internationale regelgeving ook een veiligheidszone voor vliegtuigen die bij de landing doorschieten door bijvoorbeeld remproblemen of gladheid. Deze zone, de zogenoemde Runway End Safety Area (RESA), dient in het verlengde van de landingsbaan te liggen. Deze zone mag niet beschikbaar zijn voor operationele landingsdoeleinden, het is immers een noodvoorziening. De Inspectie Leefomgeving en Transport ziet hierop toe. Een landingsbaan die vanuit beide richtingen wordt aangevlogen behoeft aldus aan beide uiteinden een RESA-zone.*
>
> *(...)"*

SATL constateert dat het ILT tot op heden in ieder geval niet effectief toezicht heeft gehouden op de RESA bij LA. De RESA is aan beide zijden van de 'Runway Strip' in strijd met het bepaalde in artikel 3.5 in samenhang met artikel 2.5, lid 2.5.1 van deel I van bijlage 14. Concreet zicht op legalisatie van deze overtreding ontbreekt, omdat er geen fysieke uitbreidingsruimte aanwezig is op het luchtvaartterrein.

3. Clearway

De 'Clearway' bij LA voldoet niet aan de veiligheidsnorm als opgenomen in voorschrift 3.6 van deel I bijlage 14. Dit voorschrift luidt - voor zover hier van belang (citaat):

> ***"Location of clearways***

[4] MER Geïntegreerd hoofdrapport, p. 39; bijlage bij Kamerstukken II 2014/15, 31936, nr. 231

3.6.1 ***Recommendation.*** *The origin of a clearway should be at the end of the take-off run available.*

(...)

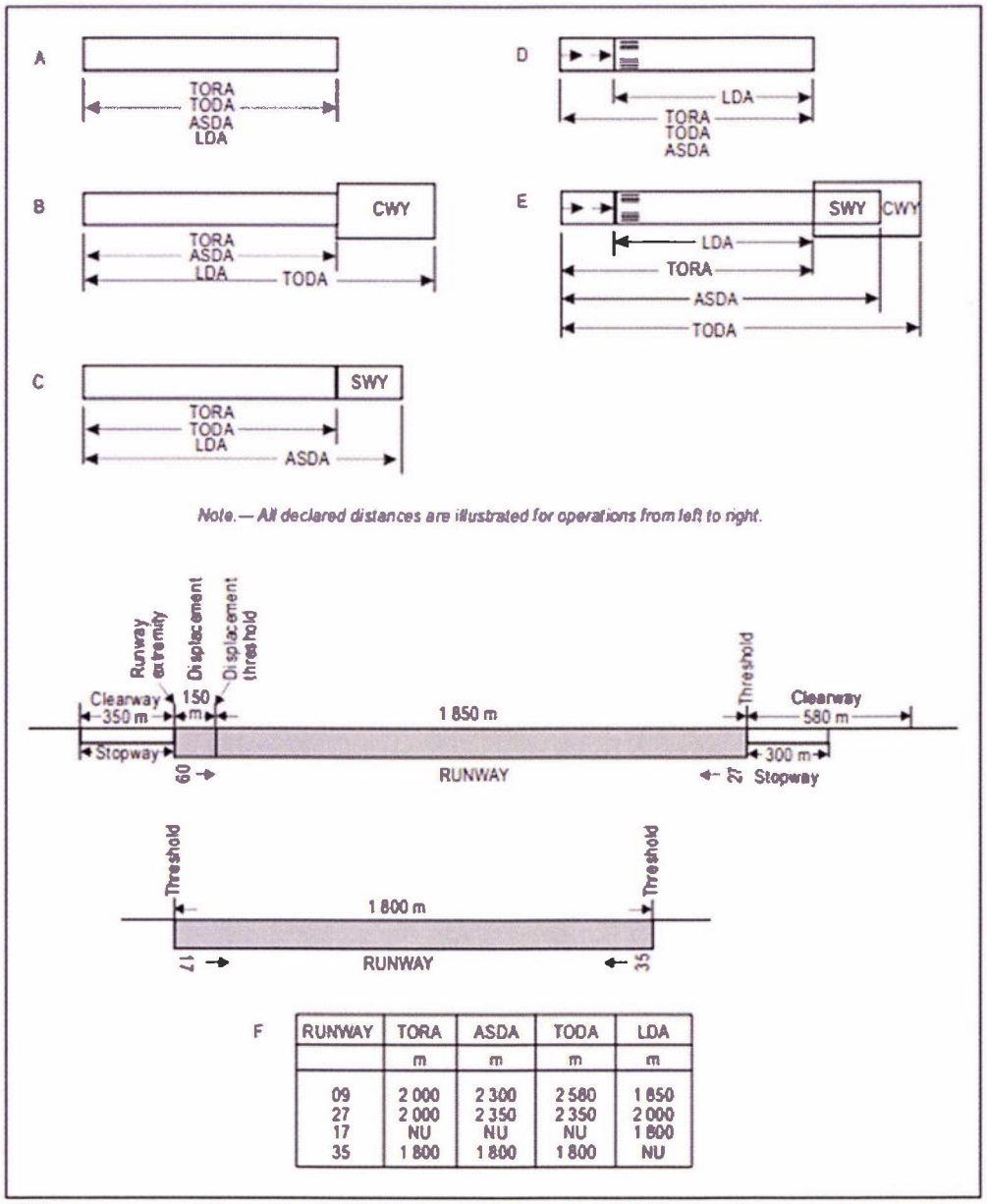
Width of clearways

3.6.3 ***Recommendation.*** *A clearway should extend laterally to a distance of at least 75 m on each side of the extended centre line of the runway."*

Onder het begrip 'Clearway' in artikel 3.6 wordt ingevolge de begripsomschrijving in artikel 1.1 deel 1 van bijlage 14 verstaan (citaat):

> *"A defined rectangular area on the ground or water under the control of the appropriate authority, selected or prepared as a suitable area over which an aeroplane may make a portion of its initial climb to specified height."*

Uit het samenstel van deze artikelen blijkt dat een 'Clearway' in het verlengde van een 'Runway' behoort te liggen en dat die dus aansluit op de 'Runway'. Dit blijkt ook uit de toelichting op deze artikelen voor het bepalen van de locatie van de 'Clearway' in Attachment A, Section 3 van deel I van bijlage 14. Hiervoor zijn de tekeningen B, E en F maatgevend (citaat):



RUNWAY	TORA	ASDA	TODA	LDA
	m	m	m	m
09	2 000	2 300	2 580	1 850
27	2 000	2 350	2 350	2 000
17	NU	NU	NU	1 800
35	1 800	1 800	1 800	NU

Figure A-1. Illustration of declared distances

De 'Clearway' ligt dus in het verlengde van de 'Runway'.

Bij LA ligt de 'Clearway' evenwel *niet* in het verlengde van de 'Runway', maar is het een onderdeel van de 'Runway'. Dit blijkt uit de in de luchtvaartgids opgenomen kaart van LA. Zie de kaart in hoofdstuk 1 van dit handhavingsverzoek. De 'Clearway' is op twee locaties ter hoogte van 'Runway' als volgt aangeduid (citaat):

"CWY 60 x 150 M"

Deze afmetingen van de 'Clearway' zijn in de luchtvaartgids óók vermeld in tabel EHLE AD 2.12 'Runway Physical Characteristics' uit de luchtvaartgids die in hoofdstuk 2 van dit handhavingsverzoek is opgenomen. Evenwel liggen de 'Clearways' niet zoals dat zou moeten in het verlengde van de 'Runway', maar daarentegen op en 300 meter vóór het einde van de 'Runway'. De 'Clearway' is bij LA dus een onderdeel van de 'Runway'. Dat is in strijd met de veiligheidsnormen als bepaald in artikel 3.6 deel 1 van bijlage 14.

4. Runway lights

De op LA geplaatste baanverlichting voldoet niet volledig aan de veiligheidsregels als opgenomen in (onderdelen van) de voorschriften 5.3.9, 5.3.11, en 5.3.12. Hierna worden eerst de relevante regels geciteerd. Vervolgens worden de overtredingen toegelicht.

Artikellid 5.3.9.7 van artikel 5.3.9 van deel I van bijlage 14 bepaalt - voor zover hier van belang - het volgende over de 'Runway edge lights' (citaat):

*"**Characteristics***

5.3.9.7 Runway edge lights shall be fixed lights showing variable white, except that:

a) in the case of a displaced threshold, the lights between the beginning of the runway and the displaced threshold shall show red in the approach direction; and

b) a section of the lights 600 m or one-third of the runway length, whichever is the less, at the remote end of the runway from the end at which the take-off run is started, may show yellow."

De artikelleden 5.3.11.1 en 5.3.11.2 van artikel 5.3.11 van deel I van bijlage 14 bepalen het volgende over de 'Runway end lights' (citaat):

*"**Application***

5.3.11.1 Runway end lights shall be provided for a runway equipped with runway edge lights.

Note. When the threshold is at the runway extremity, fittings serving as threshold lights may be used as runway end lights.

5.3.11.2 Runway end lights shall be placed on a line at right angles to the runway axis as near to the end of the runway as possible and, in any case, not more than 3 m outside the end.

(...)"

Tot slot bepaalt artikellid 5.3.12.7 van artikel 5.3.12 van deel I van bijlage 14 - voor zover hier van belang - het volgende over de 'Runway centre line lights' (citaat):

"(...)

Characteristics

5.3.12.7 Runway centre line lights shall be fixed lights showing variable white from the threshold to the point 900 m from the runway end; alternate red and variable white from 900 m to 300 m from the runway end; and red from 300 m to the runway end, except that for runways less than 1 800 m in length, the alternate red and variable white lights shall extend from the midpoint of the runway usable for landing to 300 m from the runway end.

(...)"

Uit deze artikelen blijkt dat de baanrandverlichting langs de hele lengte van de 'Runway' dient te worden geplaatst en dat de in de baan verzonken verlichting op de hele 'Runway' aanwezig dient te zijn. De 'Runway end lights' dienen ter hoogte van de uiteinden van de 'Runway' te worden geplaatst.

De baanverlichting op LA voldoet niet aan deze eisen. De locaties van de diverse typen baanverlichting zijn vermeld in paragraaf EHLE AD 2.14 van hoofdstuk 2 AD van de luchtvaartgids (citaat):

EHLE AD 2.14 APPROACH AND RUNWAY LIGHTING

RWY Designator	APCH LGT type, length, INTST	THR LGT colour, WBAR	VASIS (MEHT) PAPI	TDZ LGT length	RWY centre line LGT length, spacing, colour, INTST	RWY edge LGT length, spacing, colour, INTST	RWY end LGT colour, WBAR	SWY LGT length, colour
1	2	3	4	5	6	7	8	9
05	CAT I 900 M LIH	Green -	PAPI Left/3.0° (36 FT)	NIL	2400 M 30 M W[1)] LIH	2400 M 60 M W[2)] LIH	R -	NA
23	CAT I 900 M LIH	Green -	PAPI Left/3.0° (36 FT)	NIL	2400 M 30 M W[1)] LIH	2400 M 60 M W[2)] LIH	R -	NA

Remarks
10

1) RCLL

white	from beginning of RWY to 900 M before RWY-end LGT;
white/red	from 900 M to 300 M before RWY-end LGT;
red	from 300 M before RWY-end LGT, to RWY-end LGT.

2) REDL

red	from beginning of RWY to DTHR;
white	from DTHR to 600 M before RWY-end LGT;
yellow	from 600 M before RWY-end LGT to RWY-end LGT.

***Note:** RWY 05 and RWY 23: no lights beyond RWY-end LGT.*

Uit deze tabel blijkt dat de baanverlichting op LA niet langs en/of op de gehele 'Runway' aanwezig is, maar slechts langs en op een deel van de 'Runway' over een lengte van 2.400 meter. Zoals in hoofdstuk 1 vermeld, heeft de 'Runway' van LA een lengte van 2.700 meter. Dit betekent dat er ten onrechte geen baanverlichting langs en op de 'Runway' aanwezig is over een afstand van 300 meter.

Voorts ontbreken de 'Runway end lights' ter hoogte van de uiteinden van de 'Runway'. Deze verlichting is aan beide zijde van de 'Runway' 300 meter vóór de uiteinden geplaatst.

Uit het vorenstaande blijkt dat de baanverlichting op LA deels in strijd is met het bepaalde in artikel 5.3.9, lid 5.3.9.7, artikel 5.3.11, leden 5.3.11.1 en 5.3.11.2, en artikel 5.3.12, lid 5.3.12.7 van deel 1 van bijlage 14.

5. Verzoek:

Op grond van het vorenstaande verzoek ik u namens SATL om op grond van artikel 11.15, lid 1 aanhef en onder a van de Wet luchtvaart (Wlv) in samenhang met artikel 10 van de Regeling handhavend op te treden tegen de hiervoor besproken overtredingen. Het is SATL niet bekend dat u daarvoor een ontheffing heeft verleend op grond van artikel 8a.1, lid 2 Wlv. Het verlenen van een ontheffing is op grond van het bepaalde in laatstgenoemd artikel overigens ook vrijwel onmogelijk.

Volledigheidshalve wordt erop gewezen dat de hierboven beschreven overtredingen afwijkingen betreffen van de internationale voorgeschreven veiligheidsregels in deel I van bijlage 14 van het verdrag. Die afwijkingen moeten op grond van het bepaalde in artikel 38 'Afwijken van internationale normen en methoden' van het Verdrag binnen een bepaalde termijn worden kenbaar gemaakt aan de Raad. Dit artikel luidt - voor zover hier van belang (citaat):

> *"Een Staat die het onuitvoerbaar acht in alle opzichten een internationale norm of methode na te leven, dan wel zijn voorschriften of werkwijzen geheel in overeenstemming te brengen met een internationale norm of methode, nadat deze is gewijzigd, of die het nodig acht voorschriften of werkwijzen te aanvaarden welke in een bepaald opzicht afwijken van die vastgesteld bij een internationale norm, dient onmiddellijk aan de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie kennis te geven van de verschillen tussen zijn eigen systeem en dat vastgesteld bij de internationale normen. (...)"*

Voorts moeten die afwijkingen ingevolge bijlage 15 bij het Verdrag worden gepubliceerd in de luchtvaartgids onder Gen 1.7. Doel van deze laatstgenoemde verplichting is dat een piloot op mondiaal bepaalde wijze altijd kennis moet kunnen nemen van de door een lidstaat gehanteerde afwijkingen van de veiligheidsregels. Voor zover SATL bekend heeft de Staat de afwijkingen van bijlage 14 van het Verdrag niet aan de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie kenbaar gemaakt. Voorts staat vast dat de afwijkingen niet zijn vermeld in de luchtvaartgids. Ook in zoverre schendt u de regels van het Verdrag. SATL verzoekt u ook dit gebrek te herstellen.

Hoogachtend,

M. Bekooy