

Bezorgdheid over strafrechtelijk onderzoek naar oorzaak incident met Boeing 737 Max 9

Bezorgdheid over strafrechtelijk onderzoek naar oorzaak incident met Boeing 737 Max 9

Bron: Bloomberg.com

Het Amerikaanse Justice Department is een strafrechtelijk onderzoek gestart naar het ongeval in de lucht op 5 januari waarbij de bijna nieuwe 737 Max van Alaska Airlines betrokken was, waarover Luchtvaartwetenschappen eerder berichtte.

Een punt van zorg over het strafrechtelijk onderzoek bij instanties als IATA en NTSB is dat werknemers die door de Amerikaanse Justitie worden benaderd, advocaten zullen inhuren en een beroep zullen doen op hun rechten om zelfbeschuldiging te voorkomen, waardoor het werk van veiligheidsonderzoekers wordt vertraagd.

In een interview met de Amerikaanse nieuwssite Bloomberg hekelde IATA-hoofd Walsh dit justitieel onderzoek wat hij "de criminalisering van vliegtuigongevallen" noemde. Volgens Walsh ontstaat daardoor het risico dat een veiligheidscultuur, waarin tekortkomingen vrijelijk worden gemeld, wordt ondermijnd. Hij zei dat dergelijke stappen niet in het belang zijn van de veiligheid, het reizende publiek of de

luchtvaartindustrie in het algemeen.

Regelgevers op het gebied van luchtveiligheid werken al jaren samen met luchtvaartmaatschappijen, piloten en vliegtuigbouwers om openheid bij het onderzoeken van vliegtuigongevallen aan te moedigen. Het gebruik van zelfrapportagetools om fouten op te sporen en aan te pakken, heeft bijgedragen tot een daling van het aantal ongevallen en sterfgevallen als gevolg van vliegreizen.

Het onderzoek “. . . dreigt mensen terug te duwen naar een periode waarin we niet zo’n open cultuur hadden op het gebied van rapportage”, zei het IATA-hoofd. “Voor mij is het een stap achteruit, iets waar we ons sterk tegen moeten verzetten.”

Ook Jennifer Homendy, voorzitter van de Amerikaanse National Transportation Safety Board, vindt dat het Justitie-onderzoek aanleiding geeft tot bezorgdheid “wanneer werknemers en anderen zich niet veilig voelen om met ons te praten”. Volgens Homendy, zorgen anonieme rapportages ervoor dat “risico’s proactief worden aangepakt en werknemers worden aangemoedigd om zich uit te spreken”.

**Concurrentie blijft tussen
luchtvaartmaatschappijen op
de routes van Amsterdam naar
de Verenigde Staten**

Concurrentie blijft tussen luchtvaartmaatschappijen op de routes van Amsterdam naar de Verenigde Staten

De Europese Commissie is ingenomen met de positieve ontwikkelingen op de luchthaven van Amsterdam waardoor nieuwkomer JetBlue Airways Corporation ("JetBlue") gedurende het IATA- zomerseizoen 2024 op de luchthaven actief kan blijven.

De Commissie heeft de ontwikkeling van de marktomstandigheden op de luchthaven van Amsterdam actief en nauwlettend gevolgd. Dit betrof met name de mate van congestie van de luchthaven en de activiteiten van de joint venture Blue Skies (de JV) tussen Air France-KLM Group, Delta en Virgin Atlantic, om vast te stellen of de concurrentie voor het trans-Atlantisch verkeer, met name op de route Amsterdam-New York, ernstig en onherstelbaar zou worden geschaad. De Commissie was bereid om met voorlopige maatregelen in te grijpen ingeval JetBlue voor het IATA-zomerseizoen 2024 geen passende toegang tot de luchthaven van Amsterdam zou krijgen.

Tussen 2010 en 2015 heeft de Commissie drie JV's onderzocht met betrekking tot trans-Atlantische passagiersdiensten: i) Oneworld Atlantic Joint Business (American Airlines, British Airways, Finnair en Iberia), ii) Star A++ (Air Canada, United Airlines en Lufthansa), en iii) de trans-Atlantische samenwerking (TAJV) tussen Skyteam-leden Air France-KLM Group, Alitalia en Delta. In 2020 werden de TAJV en de voormalige JV tussen Delta en Virgin Atlantic vervangen door de JV Blue Skies tussen Air France-KLM Group, Delta en Virgin Atlantic.

De JV's verenigen luchtvaartmaatschappijen uit de EU en de VS die overeenkomen hun middelen te bundelen en hun inkomsten te delen op trans-Atlantische routes die hun hub-luchthavens met

elkaar verbinden, alsook op routes die deze hubs verbinden met bepaalde aan- en afvoerbestedingen in Europa en de VS.

Naar aanleiding van haar onderzoek heeft de Commissie vastgesteld dat op bepaalde trans-Atlantische routes tussen hubs, zoals de route Amsterdam-New York, de toetreding van een nieuwe concurrent of de uitbreiding van een bestaande concurrent noodzakelijk was om de versturende effecten van de joint venture te verhelpen.

Aan het einde van het IATA-zomerseizoen 2023 is de Amerikaanse luchtvaartmaatschappij JetBlue begonnen met het aanbieden van dagelijks rechtstreeks personenvervoer op de routes Amsterdam-New York en Amsterdam-Boston. De concurrentie tussen de drie luchtvaartmaatschappijen die directe trans-Atlantische diensten op de luchthaven van Amsterdam aanbieden, namelijk twee leden van Blue Skies (KLM en Delta) en United Airlines heeft door de komst van JetBlue een boost gekregen.

Door de strikte capaciteitsbeperkingen op de luchthaven van Amsterdam was JetBlue er echter niet in geslaagd de slots te verkrijgen die het tijdens de eerste fasen van de procedure voor de toewijzing van slots voor het IATA-zomerseizoen 2024 had aangevraagd. Het risico bestond dus dat JetBlue zijn activiteiten op deze routes vanaf 30 maart 2024 zou moeten stopzetten.

JetBlue heeft zijn slotportefeuille op de luchthaven van Amsterdam tijdens de latere fasen van de procedure voor de toewijzing van slots verbeterd en heeft uiteindelijk alle slots verkregen die het nodig heeft om gedurende het IATA-zomerseizoen 2024 op de luchthaven van Amsterdam actief te kunnen blijven. Zo zullen consumenten in tijden van sterke vraag naar trans-Atlantische diensten dus hun keuzevrijheid niet verliezen.

De Commissie zal haar monitoring voortzetten in de aanloop naar het IATA-zomerseizoen 2025.

Bron: DG Communication Europese Commissie, Brussels, 5 februari 2024

IATA en luchtvaartmaatschappijen vechten vermindering capaciteit op Schiphol aan

IATA en luchtvaartmaatschappijen vechten vermindering capaciteit op Schiphol aan

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

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

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

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

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

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

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

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

De luchtvaartindustrie zet voortdurend stillere vliegtuigen in, waardoor het geluidsniveau in het afgelopen decennium met

50% is gedaald. De investering in een nieuwe vloot speelt ook een belangrijke rol bij het nakomen van de toezegging van de luchtvaartindustrie om de CO₂-uitstoot tegen 2050 tot netto nul te verminderen, zoals uiteengezet in een resolutie tijdens de IATA AGM in 2021. Het robuuste plan van de industrie om CO₂ te verminderen omvat de opname van duurzame vliegtuigbrandstoffen, waarvan luchtvaartmaatschappijen die in en naar Nederland actief zijn, tot de toonaangevende gebruikers behoren.

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