

Juni 2017

opdeboek

Vereniging Nederlandse Verkeersvliegers



Flags of
convenience

Omgaan met
digi-dreiging

Achter gesloten
deuren

vóór crew



dóór crew

Probleemloos door security

Uw schoenen uittrekken bij de security check behoort tot het verleden. In de Frequent Flyer Shoes is namelijk geen ijzer verwerkt. Zo wandelt u fluitend door de veiligheidscontrole.

OPHEFFINGSUITVERKOOP!
(NU DAN TOCH ECHT)

ALLE MATEN ZIJN WEER BESCHIKBAAR, DE VOORRAAD IS AANGEVULD

**ALLE SCHOENEN
150,- !!!**

*** T/M 31 JULI / NIET ICM ANDERE AANBIEDINGEN
HOUD DAARNA DE WEBSITE IN DE GATEN VOOR NÓG LAGERE PRIJZEN!**



Ondanks alle tevreden klanten houdt het op. Bedankt voor alle positieve reacties, het was een genoegen zulke kwaliteit te leveren!



Komende winter met je eigen zweefkist vliegen in Australië!

Hoe lekker is het om met je eigen, vertrouwde kist het echt vrije gevoel in Australië te ontdekken of verder te ontwikkelen. Wij verzorgen volledig verzorgd transport van Hilversum naar Narromine en terug in onze eigen nieuwe zeecontainer volledig toegerust op het veilig vervoeren van uw kostbare bezit. Narromine, bekend van de junioren WK 2015, is een heerlijk ongecompliceerd veld met nauwelijks beperkingen en voorzien van alle faciliteiten welke uw vakantie tot een droom maken.

Vraag informatie aan op info@outbackgliding.com of kijk op www.outbackgliding.com

Welcome to your playground!

Wonen aan het water, huis met eigen ligplaats.
Slechts 45 minuten rijden van Schiphol.
Kijk op <http://www.funda.nl/koop/zeewolde/huis-49176815-takeling-63/>





Arthur van den Hudding
@VNVPresident

Eerlijk en transparant

Mijn verkiezing tot president van de VNV heeft zelfs in het Midden-Oosten voor opgetogen reacties gezorgd. Het bestuur Van den Hudding-Schmid zou volgens een Emirates lobbyist het onderwerp 'eerlijke concurrentie' een veel minder warm hart toedragen. Had deze lobbyist ons verkiezingsplan maar eens goed gelezen, want niets is minder waar! De campagne die mijn voorganger vol energie gestart is, gaat gewoon door. Ook het huidige bestuur kijkt graag naar de feiten en wat deze feiten te betekenen hebben voor de toekomst van onze banen.

Zo verbinden de ME3 carriers nu met 450 wide-bodies het Midden-Oosten met vrijwel ieder Europese stad. Of de verbinding Dubai-Newcastle dagelijks met een B777-300ER rendabel gevuld kan worden, vraag ik me echter ten zeerste af. Een nog interessantere vraag is: waar gaan de ME3 carriers de overige 589 van de in bestelling staande wide-bodies naartoe laten vliegen? Moet Eindhoven Airport zich klaar gaan maken voor een dagelijkse A380 en een 787? Ik weet dat de Midden-Oosten carriers 'Op de Bok' met grote interesse lezen en graag uit deze column citeren, dus laat ik hen via deze weg informeren dat wij doorgaan met de lobby voor eerlijke

concurrentie in de luchtvaart – samen met het platform E4FC.

We hoeven maar naar Australië te kijken om te zien wat er met onze banen gebeurt en hoe deze staatsgesteunde maatschappijen omgaan met gastvrijheid. Qantas heeft sinds de open skies met de Verenigde Arabische Emiraten vrijwel geen luchtvaartsector meer over. Londen is de enige Europese bestemming en op een route als bijvoorbeeld Brisbane-Auckland domineren Arabische maatschappijen doordat zij van de Australische overheid het vijfde vrijheidsrecht hebben gekregen.

Onze Europese lobby begint gelukkig te renderen, al zijn we er zeker nog niet. De Europese Commissie presenteerde begin deze maand de revisie van een van haar maatregelen om eerlijke concurrentie af te dwingen (EC.868/2004). Hiermee kunnen niet-Europese maatschappijen die staatssteun ontvangen in de toekomst veel makkelijker door Europese luchtvaartmaatschappijen aangeklaagd worden. Vervolgens kan de Commissie een boete opleggen of zelfs landingsrechten ontnemen.

Eerlijkheid en transparantie liggen in elkaars verlengde. Dit geldt wat ons

betreft niet alleen voor de buitenwereld maar ook voor onze eigen organisatie. Het VNV-bestuur heeft de wens om transparanter en voorspelbaar naar de leden te worden. De Airmail is sinds een jaar een voorzichtige eerste stap om te verantwoorden wat we de twee weken daarvoor hebben gedaan. Het toevoegen van onze VNV-agenda's aan deze Airmail is een volgende stap. Ook willen we meer direct contact met onze leden. Zo ga ik zeer binnenkort voor het eerst naar Den Helder om onze CHC-leden te ontmoeten en komen er meer infosessies, zoals op 22 juni over meerwerk en de crewsterkte bij KLM. We willen directer communiceren en dichter op onze leden komen te zitten om zo meer inhoud te geven aan het VNV-lidmaatschap.

Zeggen dat je de luiken wil openen en transparant wil werken is makkelijker gezegd dan gedaan. Als u daarvoor suggesties heeft, laat het me weten op: info@vnn.nl. Ons motto 'teamwork' betekent wat mij betreft vooral: samen met u!

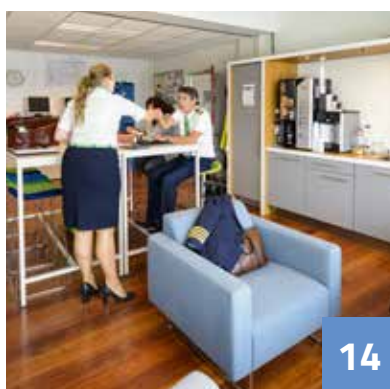
inhoud juni 2017

- 01. arthwork
- 03. voorwoord
- 04. flags of convenience
- 08. uit het nieuws geplukt
- 09. overtrokken
- 10. omgaan met digi-dreiging
- 13. portret
- 14. bemanningcentra
- 15. achter gesloten deuren
- 16. waarom komt ISASI naar Nederland
- 17. van het bestuur
- 28. hamerslag
- 29. van de ledenraad
- 32. publicaties



04

flags of convenience



14

bemanningen- centra



10

omgaan met digi-dreiging



16

waarom komt ISASI

colofon

**Maandblad van de Vereniging
Nederlandse Verkeersvliegers**
Opgericht 1929 - Medegrondlegger IFALPA

Adres
Dellaertlaan 61, Postbus 192
1170 AD Badhoevedorp
+31(0)20 449 8585 www.vnv.nl

Redactie
odb@vnn.nl
Francis van Haaff (KLM) - hoofdredacteur
Herma Flipsen - eindredacteur en opmaak
Michael van Baaren (KLM)
Jochem Baas (KLM)
Wouter Brandt (KLM)
Elie El-Hage (KLM)
Kevin Flikweert (KLM)
Pim Lamers (KLM)
Gert-Jan Vegter (KLM)
Nick Vording (KLM)

Omslag
Tim Stet en Nick Vording

Aan dit nummer werkten mee
Bram Couteaux, Jephthe Lafour en Lionel Wille

Hoofdbestuur
Arthur van den Hudding - president
Willem Schmid - vicepresident
Frank Nauta - secretaris
Martijn Loef - penningmeester
Ruud Stegers - Algemene Zaken/Expertise
Platformen
Bart Benard - Vliegtechische Zaken
Piet-Hein Eldering - Professionele Zaken
Wouter Houben - Internationale Zaken
Camiel Verhagen - Arbeidsvoorwaardelijke
Zaken

Afdelingsbestuur
Coen George - Transavia
Pieter Daniëls - Martinair
Vincent Vink - KLM/KFA
Don Zonderhuis - TUI fly
Rudi Lousberg - easyJet
Erik van Gelder- CHC HN

De inhoud van het blad, met uitzondering van 'Van het bestuur', weerspiegelt niet noodzakelijkerwijs de visie van het verenigingsbestuur of van de ledenraad. 'Van het bestuur' bevat officiële mededelingen van de president. De VNV kan niet verantwoordelijk worden gesteld voor de inhoud van de geplaatste advertenties.

Op de Bok verschijnt (sinds februari 1959) maximaal 12 keer per jaar.
Oplage: 5.000.
Nadruk zonder toestemming is niet toegestaan.
ISSN: 1383-1178

U kunt uw VNV-lidmaatschap beëindigen (met reden van opzegging, gericht aan het bestuur) via: ledenadmin@vnn.nl

De volgende kopijsluiting is
7 augustus 2017



Foto: Tim Stet

Vliegt AirFrance/KLM straks Ierse vliegtuigen?

Francis van Haaff, hoofdredacteur

Bij het schrijven van het artikel over uitvlaggen kwam ik met vier zeer bedreven specialisten te spreken: Joost van Doesburg van de VNV, Dirk Polloczek, president van ECA, Otjan de Bruijn, vicepresident van ECA en Jack Netskar, vicepresident van IFALPA. In scherpe, duidelijke termen gaven zij een vlotte, verbale kijk op een gecompliceerd vraagstuk. 'Flags of convenience' lijken een donkere toekomst voor ons. De consequenties voor onze beroepsgroep zijn enorm. Als dit snel realiteit zou worden, halen de meesten van ons hun pensioen niet meer omdat of ons Nederlands moederbedrijf failliet gaat, of wij worden weggedrukt door stille vliegers uit het Verre Oosten met kleine slaapogjes, die ons vak gaan doen voor een tiende van ons salaris. En zie je wel dat het ziekteverzuim flink omlaag kan?

Leest u de parallellen met andere sectoren, de gevaren en het strijdplan tegen de invoering van Ierse registraties van onze Nederlandse blauwe, groene en rode vliegtuigen. Voor easyJet en TUI fly ligt het anders, die vechten al in de low-cost markt. Zou KLM al aan het neuzen zijn waar de belastingen het laagst zijn? Waar is het onderhoud het goedkoopst? Waar haal je goedkope stewardessen tegenwoordig?

Moet de VNV misschien meewerken aan een vlucht naar voren? Moet het kantoor van de VNV van Badhoevedorp naar Dublin verhuizen? Doen we met het spelletje

mee? Moeten we kijken of we met lagere inkomstenbelastingen individueel best belang hebben bij een verhuizing naar Ierland? Kunnen we belastingafspraken maken voor ons collectief?

Jack Netskar en Dirk Polloczek verzekeren dat het scenario van uitvlaggen een kwalijke zal zijn voor ons beroep. Overigens lijkt het erop dat dat zo erg zou kunnen zijn dat vliegers hun eigen beroep beu zouden kunnen worden. Wie wil er een flexibele speelbal zijn van een contractor over vele tijdzones, die in de clinch ligt met de Belastingdienst en dat tegen een enorm teleurstellende betaling? Daar zullen dan hooguit vliegers uit de Filippijnen of vergelijkbaar gewest raad mee weten.

'New kid on the block' voor ons is ISASI. De International Society of Air Safety Investigation staat beschreven op bladzijde 16. En over twee jaar komt ze naar ons toe. De samenwerking tussen TU Delft, de OvV en de VNV is een bijzondere. Men moet meer kijken wat ons bindt dan wat ons verdeelt. Waarom deze samenwerking volgens mij goed gaat, is dat onderzoekers luisteren en nog lang geen oordeel klaar hebben voordat de feiten goed op tafel liggen. In Delft wordt een college Air Safety Investigation gegeven aan de faculteit Lucht- en Ruimtevaarttechniek. Daar wordt studenten geleerd eerst te kijken, te blijven kijken en te blijven luisteren totdat het niets nieuws meer oplevert. Pas dan mo-

gen er verbanden worden gelegd, gestaafd en mogen conclusies worden getrokken. De VNV heeft een historie van het leveren van investigators, van een goed lopende Accident Investigation Group en eigenlijk ook met onze commissie Vliegtechnische Zaken, waardoor vliegerspecifieke kennis binnen en buiten de VNV gewaarborgd blijft.

Goed dat in de uitleg over ISASI het onderzoek naar MH17 genoemd wordt. De ramp is bijna drie jaar geleden gebeurd, de OvV heeft zijn eindrapporten al gepubliceerd, maar de opvolging van de aanbevelingen en de (politieke) vervolging zijn nog bezig. Niet lang na publicatie van deze Op de Bok zal het Nationaal Monument MH17 geopend worden. Op maandag 17 juli, precies drie jaar na de ramp. Daarom zijn we dankbaar voor het bijzondere portret deze maand van de voorzitter van de Stichting Vliegcrash MH17.

Park Vijfhuizen ligt niet heel ver achter de spottersplaats van de Polderbaan. Het monument is echter niet te zien vanuit de cockpit. Enkele rood-witte hoogspanningsmasten verklappen de plek. Het groene lint van de 298 bomen en het amfitheater zijn nagenoeg georiënteerd naar de kop van baan 36L. We zijn in die zin met de herinnering verbonden. Ik heb ook een donatie gedaan om met respect en ontzag straks naar links te kunnen kijken en een glimp van de groene herinneringen aan deze mensen te zien.



Flags of convenience

het einde van de Europese luchtvaart?

Tekst: Francis van Haaff

z

“**H**et is eigenlijk een veelomvattende term”, zegt Otjan de Bruijn, directeur Professional Affairs bij de European Cockpit Association in Brussel. “Het uitvlaggen van diensten en personeel zagen we al in de scheepvaart en gebeurt nu op grote schaal bij het vrachtvervoer op de weg. In de luchtvaart balanceert Ryanair al een tijdje op dit vlak, hoewel dit van origine een Ierse maatschappij is. Norwegian heeft de vloot naar Ierland gebracht. En sinds begin dit jaar heeft Scandinavian ook een Iers Aircraft Operating Certificate. SAS gaat dus uitvlaggen.”



Otjan de Bruijn, directeur Professional Affairs ECA

“Uitvlaggen in Europa betekent in de praktijk dat een Ierse AOC wordt gevraagd en dat Ierland ‘home-base’ wordt verklaard. Op deze manier worden alleen in Ierland belastingen, premies en sociale lasten betaald. De vloot komt onder controle van de Ierse luchtvaartautoriteiten.

De huidige Euro-commissaris is zeer liberaal

Contracten met het personeel worden via agentschappen geregeld, zodat de Ierse belastingen en sociale premies kunnen worden afgedragen.”

VNV - Europese Commissie

Hoewel de invloed van de Europese Commissie ook niet overschat moet

worden, is wel duidelijk dat de huidige Eurocommissaris zeer liberaal is. De stemkracht van de Duitse, Franse, Belgische en Nederlandse lidstaten in het parlement staat tegenover die van de (nieuwe) Oost-Europese landen, die geen vakbondshistorie hebben. Het vrijemarkt-denken is in die landen op volle toeren gekomen. Engeland heeft overigens ook zeer liberale ideeën over uitvlaggen.

VNV manager public affairs, Joost van Doesburg, legt uit dat de Europese regels niet alleen door de Eurocommissaris worden bepaald, maar ook door het Europees Parlement en de lidstaten. “De VNV heeft de verschillende partijen in de Tweede Kamer laten weten wat volgens de vliegers de consequenties zijn van uitvlaggen. De consequenties zijn voor onze beroepsgroep enorm: de tegenstrijdigheid met belastingwetgeving, de sociale onrechtvaardigheid, de oneerlijkheid van de concurrentie en zeker ook de gevaren voor de veiligheidscultuur doordat vliegers niet zullen durven rapporteren, just culture, verhoogde vermoeidheid en verminderde vaardigheden door lagere eisen voor brevetten. Bij dat laatste moet gemeld dat het lijkt alsof ICAO voor bepaalde landen niet een EASA-brevet en -opleiding zal eisen, maar onder soepelere ICAO-regels ook brevetten kunnen worden gehaald. Dan kan er een instroom van vliegers uit derde landen plaatsvinden die de salarissen misschien wel met een factor tien kunnen verkleinen. Maar dan nog, zelfs als je dit allemaal opwerpt, is de Europese publieke verantwoordiging niet groot genoeg. Die zal ook lastig te krijgen zijn. Het maakt mensen kennelijk niet uit dat lage ticketprijzen ten koste gaan van werkgelegenheid en veiligheid.”

Vervoerssector

De Europese vervoerders laten een voorland zien van het uitvlaggen van werk naar andere landen. Het merendeel van de West-Europese transporteurs ziet zich genoodzaakt te moeten uitvlaggen. Met het moederbedrijf in West-Europa worden lokale (dochter-)ondernemingen opge-



richt om de operationele uitvoering te doen, d.w.z. de chauffeurs en de vrachtwagens. De loonkosten, de premies en de sociale lasten zijn minder, de belastingen zijn lager op de wagens en de controles op de wagens zijn soepeler.

Bij minder regels wint de goedkoopste

Ook hier wordt het liberalisatie genoemd van transportregels. Het valt onder oneerlijke concurrentie in Nederland, maar in de Europese Commissie heet het de liberalisatie van transportregels. Al decennia lang worden de transportregels veranderd richting een vrije markt zonder vervoersbeperkingen. En bij minder regels wint de goedkoopste. Vrachtwagenchauffeurs uit voormalige Oostbloklanden hoeven niet dezelfde rust te nemen na een lange rit, ze hebben geen verplicht weekend thuis na een werkweek. Ze kunnen daardoor weken van huis zijn. Ze leven in hun cabine. Met name in Duitsland en Frankrijk staan de parkeerplaatsen vol met Poolse, Tsjechische, Hongaarse en Bulgaarse vrachtwagens. De chauffeurs kun je zien douchen, scheren en eten op de overvolle parkeerplaatsen. Europese chauffeurs en technici van de wagens hebben het nakijken. »

Gezien de oneerlijke concurrentie, de logistieke problemen die de overvolle parkeerplaatsen met zich meebrengen en de uitbuiting van de chauffeurs, is totale vrijgave van de markt een stap te ver, maar de Europese Commissie is er hard naar op weg.

Maritieme sector

Het allerduidelijkst is het onder goedkope vlag varen van schepen. Hier komt de naam uitvlaggen ook vandaan. Hoewel het zelfs al in de vorige eeuwen gebeurde dat schepen voeren onder een andere vlag om politieke problemen met landen te voorkomen, kwamen de eerste schepen die met een Panamese vlag voeren in 1916 om de drooglegging in de Verenigde Staten te ontduiken. Sindsdien is het uitvlaggen langzaam volledig geaccepteerd. Er wordt met name onder de vlag gevaren van Panama, Liberia, Bahama's en Malta. Van de wereldvloot vaart 22 procent onder Panamese vlag. De werkgelegenheid in de scheepvaartindustrie is de laatste zestig jaar met 97 procent afgenomen.

Het uitvlaggen van schepen is volledig geaccepteerd

De voordelen van het laten varen van schepen met de vlag in top van een van deze landen is met name de belasting op inkomsten die niet of nauwelijks wordt geheven. Maar ook mag de bemanning aan boord buitenlands zijn. Het land van de vlag of registratie heeft niet de wil of is niet in staat om nationale of internationale regelgeving op te leggen aan de reder.

Nederland heeft nauwelijks meer internationale scheepsvervoerders.

Liberalisering

Wat wil de Europese Commissie dan, als zo duidelijk is dat het oneerlijk is voor werknemers en slecht is voor de huidige bedrijven? De EC is op de hoogte van de argumenten die aangevoerd worden door bijvoor-

beeld ECA en parlementsleden. Het toverwoord is liberaliseren, het opheffen van regels en beperkingen om concurrentie mogelijk te maken. Zoals ook in de telecommunicatiesector en op de elektriciteitsmarkt is gebeurd: meer spelers waardoor bellen en stroom goedkoper zijn geworden.

Eurocommissaris Bulc (Slovenië, portefeuille vervoer) denkt dat burgers er beter van worden omdat de ticketprijzen naar beneden gaan. Het consumentenbelang staat voorop. Zo duidelijk is het.

Mevrouw Violeta Bulc heeft nog een termijn uit te zitten van drie jaar. Daarna volgen nieuwe parlementsverkiezingen.

So what?

Wat is er eigenlijk zo bezwaarlijk aan uitvlaggen? "In de honger naar goedkope tickets kan regelgeving zo gemaakt worden dat personeel daar uiteindelijk onevenredig en oneerlijk het slachtoffer van zal zijn. Het zal betekenen dat er zelfstandige contracten zullen worden gemaakt. Waar en hoe personeel belasting moet betalen wordt schimmig. Ziekmeldingen gaat ten koste van de werknemer. En de veiligheidscultuur zal er ook onder lijden omdat personeel zich gedeisd houdt en niet eerlijk meer zal rapporteren.

Uitvlaggen naar een land waar hoegenaamd geen regels zijn, betekent een uitnodiging voor nul-urencontracten, zelfstandige contracten en een zeer beperkte veiligheidscultuur."

"Er is nu een conflict met de belastingdiensten van verschillende landen over wat eigenlijk 'homebase' inhoudt. Bij Ryanair vindt men dat homebase Ierland is, omdat alle vliegtuigen Iers zijn. Maar vliegers melden zich op de basisstations zoals Eindhoven, Gerona, Ciampino en Gatwick. Dat beschouwt de belastingdienst als hun werkplek. Ryanair blijft op het Ierse standpunt, en de Europese Commissie laat zich er niet over uit."

IFALPA

Bij de general conference meeting van IFALPA sprak Jack Netskar,



Vice president IFALPA Professional & Government Affairs Jack Netskar

vicepresident IFALPA Professional & Government Affairs. Bij uitstek de specialist op alle facetten van uitvlaggen. Bovendien is Netskar Noors, vliegt B737 bij SAS en weet de ins en outs van de gang van zaken bij Norwegian. "Het uitvlaggen is in de luchtvaart begonnen toen het internationale beleid van open skies overging van bilaterale afspraken naar multilaterale afspraken. Eerst zijn de afspraken over luchtvervoer een-op-een tussen landen gemaakt. Bij toenemende versoepeling van de afspraken werden het afspraken tussen een land aan de ene kant, en veel verschillende landen aan de andere kant (multi). En met deze afspraken kan een maatschappij gaan shoppen in de 'bundel' van afspraken. Je kiest dan het gunstigste land uit om de belastingen te betalen.

Je kiest dan het gunstigste land uit voor belastingen

Hoewel er nog steeds bilaterale afspraken worden gemaakt, is er de tendens om steeds meer de markt zelf te laten bepalen hoe en door wie routes gevlogen gaan worden. De beleidsmakers denken niet alleen aan de luchtvaartsector zelf, ze denken ook aan andere belanghebbenden zoals het toerisme en andere economische sectoren.



Dirk Polloczek, president European Cockpit Association (ECA)

Wat doet ECA?

Dirk Polloczek vliegt bij Lufthansa en is de president van de European Cockpit Association (ECA) in Brussel. Zijn voorganger was onze eigen Nederlandse Nico Voorbach. Polloczek waarschuwt dat de constructies die nu gezocht worden om goedkoop te opereren steeds onwenselijker worden. Finnair bijvoorbeeld opende voor cabinebemanning al een basis in Hong Kong en nam lokale bemanningsleden aan voor de helft van de arbeidsvoorwaarden. Björn Kjos is hetzelfde van plan als bij de maritieme industrie: alleen bemanningen aannemen via bemiddelingsbureaus. Zo worden bemanningen aangenomen via een brievenbusmaatschappij in Thailand.

Constructies worden steeds onwenselijker

De crew komt het land in met een General Declaration en betaalt geen belasting, geen premies en heeft ook geen werkvergunning nodig. Hoewel dit scenario bij AirFrance/KLM of bij Lufthansa in de nabije toekomst onwaarschijnlijk is, zijn de intenties volledig zichtbaar. Het volledig openstellen van de markt zal desastreuze gevolgen hebben voor ons beroep.

Polloczek legt uit dat de EU niet ziet dat het liberalisatie wenst, maar dat

de praktijk niet klopt met andere wensen van de EU. Er zijn nu drie zaken die ECA in de hoogste alarmfase heeft gebracht.

1. Waar de EU wil dat de markt opengaat en dezelfde regels gelden voor iedereen is dat niet waar: in Europa bestaan nog steeds 28 verschillende arbeidswetten in de verschillende staten. Dit is de reden dat SAS een AOC in Ierland wil; het heeft de minst strikte wetgeving op het gebied van belasting en arbeidsrecht. Ierland doet dit bewust. Het was een decennium geleden nagenoeg failliet en moest door de EU gered worden. Sindsdien heeft Ierland dit businessmodel.
2. De EU heeft zeer recent met de Verenigde Staten een afspraak gemaakt dat beide werelddelen bij elkaar mogen komen vliegen in een wetlease constructie. En er zijn onderhandelingen over een dergelijke deal met Azië en ook met Qatar. Als dat gaat gebeuren, zal dat een aardverschuiving teweegbrengen. Een complete 'game changer'! Qatar is een gesubsidieerde maatschappij waarbij de aandelen in de maatschappij niet te koop zijn, terwijl andersom de bedrijven in Europa ongesubsidieerd zijn met vrij verhandelbare aandelen. Liberalisatie gebaseerd op wederkerigheid? Really?
3. Een wereldwijd Air Transport Regulations Panel (ATRP), dat

opereert onder de paraplu van ICAO, is aan de slag gegaan voor verdere liberalisering in de luchtvaart. De opdracht van deze werkgroep gaat erg ver. Bij de ICAO meeting in Dubai van 2015 werden er vragen gesteld over de opdracht van deze werkgroep. De intenties van de werkgroep waren zeer verontwaardigd, ze zullen het einde betekenen van de luchtvaart in Europa zoals we die nu kennen.

Wat te doen?

Liberalisering is machtige kracht. En open skies zijn op zich geen bedreiging, mits onder gelijke voorwaarden. Moet Air France/KLM haar Nederlandse en Franse vloot uiteindelijk ook gaan uitvlaggen?

Moet Air France/KLM ook gaan uitvlaggen?

Het gaat om de mate en de snelheid van invoering. Zowel Otjan de Bruijn van ECA als Jack Netskar van IFALPA zeggen dat het belangrijkste dat we kunnen doen is: "Niet lui zijn, blijven uitleggen dat de concurrentie niet fair is, blijven uitleggen dat werknemers hier de dupe van zijn, blijven benadrukken wat de consequenties zijn op het gebied van veiligheidscultuur. Dan kan de logge gang van deze stroming een gecontroleerde kant op gestuurd worden."



Afscheidsfeestje

Bijna vierduizend vliegtuigliefhebbers en Oranjefans mochten tijdens een speciale kijkdag afscheid nemen van het regeringsvliegtuig, de Fokker PH-KBX. Via een aparte website konden geïnteresseerden zich aanmelden om op zaterdag 3 juni een kijkje te nemen bij de KBX op vliegbasis Woensdrecht.

Vanwege veiligheidsmaatregelen op het militaire complex moesten liefhebbers zich van tevoren aanmelden. In eerste instantie konden drieduizend mensen zich inschrijven. De belangstelling bleek zo groot dat het aantal al snel werd opgeschroefd naar 3.700.

Verspreid over de dag waren verschillende kijk rondes georganiseerd, waarbij de bezoekers gedurende een uur langs het oranje toestel konden lopen. De binnenkant was niet toegankelijk voor de bezoekers, alleen de pers mocht in 's ochtends even naar binnen. Buiten was voor het publiek een kleine tentoonstelling ingericht met foto's en beelden van het interieur. Ook was er informatie over het toestel en de talloze gemaakte reizen over de wereld.

De Fokker 70 verhuist naar Australië. Het toestel is verkocht aan luchtvaartmaatschappij Alliance Airlines en gaat daar dienst doen als vip-jet.

Bron: de Telegraaf



10 jaar Transavia France



Transavia France heeft haar tiende verjaardag gevierd. Op 23 mei 2007 startten de operaties van het zusje van Transavia Nederland.

Sinds de oprichting vervoerde de Franse budgetmaatschappij zo'n twintig miljoen passagiers. Inmiddels bestaat de vloot uit 29 Boeing 737's. Transavia France groeit hard, en men verwacht dat dit zo blijft. Dit jaar stijgt de capaciteit met 14 procent.

Bron: Up in the Sky



Succesje SpaceX

Voor het eerst is het SpaceX gelukt om een eerder gebruikte capsule opnieuw de ruimte in te sturen. De Dragon vrachtcapsule werd gelanceerd met een al eerder gebruikte SpaceX Falcon 9. Elon Musk schrijft hiermee opnieuw geschiedenis met zijn ruimtevaartprogramma SpaceX.

De gereviseerde capsule werd begin juni vanaf de lanceerinstallatie op het Kennedy Space Center in Florida in een baan om de aarde gebracht, op weg naar het internationale ruimtestation ISS. Aan boord zijn voorraden, apparatuur voor experimenten en hardware voor het ISS.

Bron: Up in the Sky



Crash EgyptAir toch een ongeluk



Er zijn geen explosievenresten gevonden op de slachtoffers van de crash van vlucht MS804 van EgyptAir in 2016. Met deze bevinding van Franse onderzoekers is de theorie van een aanslag, zoals werd opgebracht door de Egyptische Civiele luchtvaartautoriteit, ontkracht.

De Egyptische Airbus A320 verdween op 19 mei 2016 boven de Middellandse Zee van de radar. Het toestel was met 66 inzittenden onderweg van Parijs naar Caïro. Bij vijftien slachtoffers zou onderzoek zijn gedaan. De uitkomsten van het onderzoek naar het neerstorten van vlucht MS804 zijn bekendgemaakt door de onderzoeksrechters in Parijs. Zij scharen zich achter de theorie van de Franse onderzoekers dat het om een ongeluk gaat. Dat heeft Frankrijk van begin af aan gezegd, ook omdat niemand een aanslag claimde. Men gaat ervan uit dat een mobiel apparaat in de cockpit is ontploft. Hard bewijs hiervoor ontbreekt echter, omdat wrakstukken van de cockpit en de flightrecorders in Egypte zijn en medewerking van de autoriteiten daar moeilijk verloopt.

Bron: Up in the Sky



President Trump eist verandering van liftformule

Tijdens een haastig bijeengeroepen bijeenkomst heeft president Trump een nieuwe wet ondertekend waarin hij eist dat de liftformule wordt aangepast. Met die nieuwe wet wil hij de Amerikaanse luchtvaartindustrie bevoordelen ten opzichte van de rest van de wereld.

Diverse wetenschappers hebben de president proberen uit te leggen dat een natuurwet niet te veranderen is via een 'executive order', maar Trump schoof die argumenten terzijde.



Any complaints?

Are you getting your Maple Leaf regularly and on time each day? The Maple Leaf goes to press at 9:00 hours



Eighth winning

ROME—The hard fought battle for Savio river crossings on the Adriatic sector of the Italian theatre continues to develop in the Eighth Army's favour and the immediate crisis now is reported to be past. On the east bank of the Savio the Eighth has overcome all resistance and reached the village of Savio at the mouth of the river. In the Apennines, American troops of the Fifth Army finally have gained possession of a long-disputed, massive feature overlooking Bologna, eight miles away. On this front progress for some Army co

Vliegende auto nog dit jaar te koop

De vliegende auto 'Kitty Hawk' moet voor het einde van het jaar te bestellen zijn in de Verenigde Staten. Een prijs is nog niet bekendgemaakt. Wel kan een klant voor 100 dollar een exemplaar reserveren. De klant krijgt daarmee een korting van 2.000 dollar op de uiteindelijke versie.

Het voertuig kan vlak boven de grond rondvliegen. De consumentenversie van de Kitty Hawk moet er anders gaan uitzien dan een recent onthuld prototype, dat gemaakt is om boven water te vliegen. Het wordt een geheel elektrisch product, waarvoor geen vliegbrevet nodig is. Het bedrijf achter de Kitty Hawk, met dezelfde naam als de vliegende auto, wordt gefinancierd door Google-oprichter Larry Page.

Bron: Nu.nl



Boost: ja of nee

Het is een voor of een tegen, een andere keuze is er niet. Dat heeft Air France nog eens benadrukt.

De leiding van luchtvaartmaatschappij Air France is bang voor verwarring bij een stemming over de toekomstige oprichting van een dochtermaatschappij door leden van pilotenvakbond SNPL.

De verwarring betreft een derde optie, waarbij volgens de bond de leden kunnen stemmen voor een aangepaste variant.

Air France zegt echter dat er is geen sprake van een mogelijkheid om weer te onderhandelen over het project Boost. Daarmee is er volgens de luchtvaartmaatschappij helemaal geen optie drie.

Bron: de Telegraaf, Nu.nl

Omgaan met digi-dreiging

Tekst: Elie El-Hage

Verstandigheid is een deugd die we steeds meer nodig zullen hebben bij het gebruik van digitale middelen. Hoe ga je met de iPad van het werk om? Hoe gaat kantoorpersoneel om met de persoonsgegevens van het personeel? En hoe staat het met de digitale veiligheid in de luchtvaart, waar vliegtuigen regelmatig een database update krijgen en de systemen steeds complexer worden waardoor vliegtuigen iets onverwacht en onlogisch kunnen doen. Om hier aandacht aan te geven was op 15 mei een ledenlunch over digi-dreiging georganiseerd in Badhoevedorp.



Bij non-verbale communicatie denk je misschien niet zo snel aan je smartphone en computer. Een telefoon is echter al te ontdekken zodra wifi of bluetooth aanstaan, de communicatie is non-verbaal en de inhoud van de gecommuniceerde data onzichtbaar.

Wat is er gaande?

Vanuit DAT Centre werd de focus voornamelijk gelegd op phishing, waarbij persoonlijke gegevens worden gestolen en gebruikt om mensen te duperen. Het wordt voor bedrijven steeds belangrijker om hun personeel te trainen om te ontdekken wanneer er sprake is van phishing. Er is een constante dreiging van willekeurige of gerichte aanvallen.

Om een voorbeeld te geven: drie dagen voor de ledenlunch vond een wereldwijde cyberaanval plaats met WannaCry ransomware (gijzelsoftware) die zich automatisch verspreidt binnen een netwerk. Grote bedrijven en ook ziekenhuizen werden hierdoor geraakt, bestanden werden versleuteld en pas na betaling van 300 dollar in bitcoins konden gebruikers toegang tot hun bestanden terugkrijgen. De druk werd opgevoerd door een aftellend klokje te laten zien met de resterende tijd om de bestanden tegen betaling terug te krijgen.

De meeste phishing aanvallen beginnen met een e-mail die vanuit een legitieme bron lijkt te komen. In de e-mail is een document verwerkt die malware bevat of een link naar een website die erop ontworpen is om slachtoffers hun rekeningdetails te laten invoeren. De phishing campagnes worden met de jaren steeds geloofwaardiger, goed ontworpen, persoonlijker en minder makkelijk om als phishing aanval te herkennen. Overigens komt deze digitale overlast niet alleen van cybercriminelen. Kwajongens gingen vroeger belletje trekken en het gebeurt steeds vaker dat ze digitaal streken uithalen.

Wat kan ik ertegen doen?

Voor gebruikers van digitale media is het hebben van situational aware-

ness een belangrijke factor om beschermd te blijven. Dat begint al met de beslissing of je anderen toestaat om je apparaat te gebruiken. Wie zijn wifi aan heeft staan, lekt al informatie en loopt risico dat de telefoon automatisch verbinding maakt met een openbaar netwerk dat hij denkt te herkennen. Denk aan de openbare netwerken in het crewhotel, de bus en de trein. Wie daarop inlogt doet er verstandig aan om zijn surfgedrag aan te passen: waak ervoor om in te loggen op websites met gevoelige informatie, e-mail of internetbankieren.

Maak gebruik van https-URL's en een VPN

Je kunt je surfveiligheid vergroten door gebruik te maken van https-URL's en een VPN, die je informatie versleuteld het web doorstuurt via een betrouwbare server. De betaalde VPNs zijn veiliger dan een gratis VPN. VPN-verbindingen zijn in bepaalde landen verboden (bv. in de Verenigde Emiraten en Saudi-Arabië), oriënteer je daarom goed op welke bestemming je het gebruikt. Mocht je naar websites toegaan die door je browsers niet worden vertrouwd, dan kan de browser je waarschuwen voor de server of de website. Het belangrijkste is dat de gebruiker, uit macht der gewoonte of in pilotentermen 'complacency', de waarschuwing niet blind wegklikt. Door add-ons in je browser te installeren kun je het online surfen een stuk veiliger maken.

Het wifinetwerk thuis is op verschillende manieren te beveiligen, het updaten van de firmware wordt hierbij vaak als optie vergeten. Denk aan de software van bijvoorbeeld je router. Hetzelfde geldt voor het updaten van je besturingssysteem.

Als er toch een aanval komt van een virus of ransomware als die van WannaCry, dan kunnen regelmatige back-ups voorkomen dat je je belangrijkste bestanden kwijt bent.

Phishing gebeurt vaak via e-mail. Als je een shortlink in een e-mail niet vertrouwt, dan kun je er overheen bewegen met de muis zonder aan te klikken, waardoor de meeste browsers de URL (bv. links onderin het scherm) zullen tonen waarnaar de link verwijst. Dit kan ook door met een klik op de rechtermuisknop de link te inspecteren.

Verlies van privacy

Op telefoons spelen andere 'dreigingen'. Vooral gratis apps worden steeds vaker gebruikt om gegevens door te sturen naar (onbekende) servers. Denk aan Facebook of de pasjesapp die je winkelpasjes digitaal opslaat en aan de hand van je locatie alle aanbiedingen in de buurt met geluid presenteert op je scherm. Op dit moment spant Meitu, van Chinese komaf, de kroon. Het is een populaire app die foto's bewerkt tot anime-achtige gezichten. Op Android-versies heeft deze app bijvoorbeeld toegang tot de inhoud van het USB-geheugen, opnamefuncties, locatie, netwerkconnecties en het maken van foto's. Uit onderzoek blijkt dat de app informatie verzamelt, inclusief het IMEI-nummer, en dit doorstuurt naar servers.

Gratis betekent meestal verlies van privacy

Gratis komt meestal met het verlies van privacy, meestal zijn het de gegevens die voor marketing belangrijk zijn. Voor Facebook is elke gebruiker zo twaalf dollar aan marketing waard.

Uit veiligheidsoogpunt is het gebruik van een password manager (bv. Keepass) een aanrader. Wanneer inloggegevens van websites gestolen zijn hoeft je je geen zorgen te maken over andere accounts, omdat de password manager zelf complexe wachtwoorden voor je genereert en je met één masterwachtwoord toegang geeft tot de andere wachtwoorden. Een andere goede oplossing

sing is een extra verificatie (two step verification) bij het inloggen op belangrijke systemen, dit kan onder andere bij e-mail en cloud-diensten als Dropbox.

Uitdagingen voor bedrijven

Bedrijven worden uitgedaagd om protocollen op te stellen voor het gebruik van digitale media en het verstrekken van persoonsgegevens. Mag personeel de apparaten ook privé gebruiken?

En, wil je als bedrijf dat je personeel een iPad van het werk gebruikt voor Netflix of ermee gaat streamen terwijl dit illegaal is in Europa? Hoe gaan overheden in het buitenland met online overtredingen om? Kan het impact hebben op de vluchtuitvoering?

Bedrijven moeten ook voorzichtigheid betrachten bij het doorgeven van persoonsgegevens aan derden. Volgens een proef van DAT Centre zijn bedrijven zich nog niet bewust genoeg van social engineering attacks (verkrijgen van personeelsgegevens).

Social media zijn voor grote bedrijven zowel vriend als vijand. De snelheid waarmee het imago kan worden aangetast is soms onredelijk. Het incident waarbij een man bij United van boord werd gesleept, kostte het

bedrijf een koersval van 6,3 procent. Het is strafbaar om mensen te bestelen. Het gemak waarmee een bedrijf van zijn goede naam bestolen kan worden is zo makkelijk geworden. Mensen delen spraakmakende beelden van unieke situaties op sociale media met het gemak van een klik op de muisknop. Of het nu in relatie tot werknemers van bedrijven gaat om menselijke blunders, of dat iets opzettelijk in scene is gezet.

Overdrijven is altijd een vorm van liegen

Deze vorm van aandacht bouwt overdreven reputatieschade op en overdrijven is altijd een vorm van liegen.

Binnen de luchtvaart

TCAS, ADS-B en ACARS hebben kwetsbaarheden. De communicatie verloopt bij deze systemen niet via een veiligheidsprotocol. Met ADS-B valt met kwade wil een fantoomvliegtuig te creëren omdat ook hierin geen veiligheidsprotocol is ingebouwd. Toch zou LVNL in zo'n situatie ongestoord door kunnen gaan

met haar werk, omdat de gegevens waarmee men werkt op meerdere wijzen worden binnengehaald.

In het kort kan men over de ernst van de kwetsbaarheden op deze specifieke systemen zeggen dat het uitvoeren van een aanval een zo willekeurige situatie zou opleveren dat deze weinig kans van slagen heeft en niet erg specifiek kan worden uitgevoerd.

Interessanter is misschien wel de rol van de digitale middelen, de vele apps die men voor de vlucht gebruikt, die 'multitask gedrag' uitlokken. En de neiging om de mens aan protocollen te onderwerpen.

Een van de risico's van deze situaties is dat elke taak een vernauwing van ons zichtveld met zich meebrengt, vandaar dat het NLR zich in zijn onderzoek hierop concentreert. De rol van de mens verandert in de operatie en in relatie tot de techniek. Daarbij zal de focus op 'human assets' een steeds voornamere plek innemen met het oog op resilience (veerkracht) in plaats van human error.

<https://www.ncsc.nl/actueel/factsheets/factsheet-velig-gebruik-van-smartphones-en-tablets.html>



Evert van Zijtveld

is nabestaande en voorzitter van de Stichting Vliegkamp MH17. Hij zal spreken bij de opening van het bijzondere monument op 17 juli aanstaande, de dag van de herdenking van de vliegkamp. In Vijfhuizen, vlakbij baan 36L van Schiphol is de bouw nu in de laatste fase.

Het monument is ontworpen door Ronald Westerhuis en is uitgekozen door de nabestaanden. 298 bomen zijn geplant in maart dit jaar. Nabestaanden hebben dit veelal persoonlijk kunnen doen. Het monument is bedoeld voor alle slachtoffers. Het heeft daarom internationale statuur. Bij de groei van precies deze 298 bomen ontstaat een parkachtige oase die de bezoekers zal inspireren om steeds te werken aan een toekomst waarin dit soort vreselijke rampen definitief tot het verleden behoren.

Kijkt u voor meer informatie over het monument op www.monumentmh17.nl

De redactie zal het bestuur vragen ook te doneren aan het monument.

Foto: Maarten van Haaff





Transavia Rotterdam

Tekst en foto's: Michael van Baaren

In deze rubriek is het knusse bemanningscentrum van Transavia op Rotterdam The Hague Airport aan de beurt. Boven de vertrekhal is het alsof je een huiskamer inloopt. Je wordt gelijk verwelkomd door een paar goedgevulde fruitmanden. Links om de hoek is in de kleine keuken soep en koffie te vinden. Een goed begin van je werkdag. Uit het restaurant van het vliegveld kunnen maaltijden mee worden genomen, om later aan boord op te eten.

De bemanningsleden hebben allemaal als vaste basis Rotterdam en worden af en toe aangevuld met crew van andere bases, mocht dit nodig zijn. Er staan zes vliegtuigen van Transavia gestationeerd op Rotterdam, met een bezetting van ongeveer veertig gezagvoerders en veertig copiloten.

Transavia gebruikt tegenwoordig ook Aviobook, dus ook in dit bemanningscentrum ligt de tafel gevuld met iPads tijdens de briefing. Als het brieven klaar is, kun je met een kopje koffie in de hand door de ramen op het platform kijken, om te zien of je vliegtuig al geland is.



Achter gesloten deuren

Tekst: Wouter Brandt

Het heeft de laatste tijd weer flink gerommeld op internet. In een paar minuten tijd, in een vliegtuig in Amerika, heeft United Airlines vijf procent van zijn beurswaarde verloren. De situatie? Een passagier die niet van boord wilde gaan, is onder dwang van boord gehaald en omdat dit gefilmd werd en vervolgens via Facebook verspreid, staat United Airlines in zijn onderbroek. Ik zou daar nu niet op de afdeling bedrijfscommunicatie willen werken.

Hier aan onze kant van het water zijn we ook nog aan de sociale media aan het wennen. Na een onschuldige foto van Daphne Schippers op de klapstoel ontstond al wat commotie en gaf KLM aan daar niet van gediend te zijn. Vervolgens waren er collega's die er een schepje bovenop deden door met rapper Boef op de foto te gaan. Volgens velen niet echt handig, omdat deze jongen regelmatig negatief in het nieuws was.

Niet veel later vonden een hoop collega's het nodig om te reageren op een passagier (semi-bekende Nederlander) die een klacht naar KLM had gestuurd over onze IPB-

rechten. Het mooie, maar ook het gevaar van Facebook is dat iedereen zich in deze discussie kan mengen. Ik moet eerlijk zeggen dat ook mijn vingers jeukten. Er werden onwaarheden over onze mooie werkgever verspreid en dat moest gecorrigeerd worden. Dit gebeurde dan ook en helaas soms op een vrij botte manier. Wederom zag KLM (begrijpelijk) de noodzaak in te grijpen en werden collega's gesommeerd hun reacties te verwijderen. Via een e-mail werden de internet-spelregels nogmaals uitgelegd.

Sommige Facebook-berichten worden vaker gelezen dan er mensen naar het Achtuurjournaal kijken. Je moet je als werknemer afvragen of je, als je een belletje van de NOS krijgt om op camera te reageren over je werkgever, je dit dan doet. Nee is het antwoord, want dat mag niet van de baas, dat weten we allemaal. Maar het bereik van Facebook is soms groter dan het nieuws, dus waarom niet op camera en wel op Facebook? Hoe meer reacties, des te meer lezers en zo verspreidt een bericht zich als een olievlek. In geval van een negatief effect dan is de schade niet te overzien.

Na al dit rumoer zou je denken dat we ons lesje wel geleerd hebben, maar niets bleek minder waar. Twee collega's verschenen op het Twitteraccount van Geert Wilders nadat ze hem uitgenodigd hadden in de cockpit. De reacties op internet waren weer niet van de lucht. Natuurlijk wisten onze collega's wel dat dit niet op het internet moest verschijnen. Maar onze Geert wilde zo graag een fotootje en beloofde dat hij de foto privé zou houden. Onze collega's wisten natuurlijk niet dat Geertje nogal losjes met beloftes omgaat.

Zullen we dan vanaf nu met elkaar afspreken niet meer zo onhandig te doen? Voordat we de enige klapstoel die het vliegtuig nog rijk is ook kwijt-raken? Ons werk heeft al niet zoveel vrijheden meer, dus laten we er wat voorzichtiger mee omgaan. Mogen we dan Sylvie Meis niet meer in de cockpit uitnodigen? Natuurlijk wel, nodig d'r uit, neem haar op schoot, probeer haar te versieren (heb uit betrouwbare bron dat we kans maken), maar maak er geen GoPro compilatiefilmpje van en knal het niet op internet. Houd vriendjespolitiek daar waar het hoort: achter gesloten deuren. ☺

Waarom komt de ISASI naar Nederland?

in 5 vragen en antwoorden

Tekst: Nick Vording

In 2019 komt de ISASI naar Den Haag. Met veel enthousiasme werd dat vorige maand aangekondigd. Maar wat is de ISASI eigenlijk? En waarom is het belangrijk dat deze organisatie naar Nederland komt?

1. Wat is de ISASI?

Met de groei van de luchtvaartsector in de jaren 60, steeg ook het aantal vliegongevallen. De onderzoeken naar die ongevallen werden overal op verschillende manieren uitgevoerd. In de Verenigde Staten zag men daarom al snel dat een overkoepelende organisatie nuttig zou kunnen zijn.

Op 14 augustus 1964 is daarom de 'Society of Air Safety Investigators' (SASI) in de Verenigde Staten opgericht om de vliegveiligheid te vergroten. Het delen van ideeën, informatie en ervaringen moest de vliegveiligheid vergroten. De samenwerking met buitenlandse onderzoekers was hecht en daarom werd in 1977 besloten de organisatie internationaal te maken. De naam veranderde in dat jaar van SASI naar ISASI (International Society of Air Safety Investigators).

2. Wat doet de ISASI?

ISASI is een overkoepelende organisatie voor vliegveiligheidsonderzoekers. Door een platform te vormen voor alle veiligheidsonderzoekers wereldwijd, kan informatie snel gedeeld worden met de luchtvaartindustrie. Belangrijke incidenten,

nieuwe technologische ontwikkelingen en onderzoeksmethodes kunnen via ISASI snel gedeeld worden met onderzoekers in andere landen.

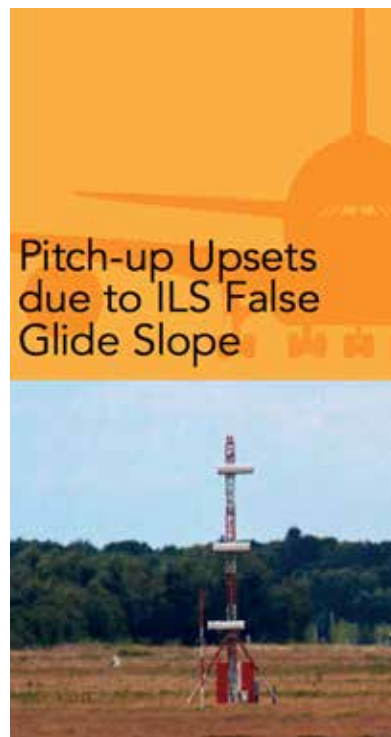
3. Een voorbeeld?

Het OvV-onderzoek 'Pitch-up Upsets due to ILS False Glide Slope' uit 2014 is wereldwijd verspreid en heeft veel lof gekregen van o.a. de FAA. Tijdens een ISASI-congres hebben de Nederlandse onderzoekers zelfs een prijs gekregen voor dit onderzoek.

Daarnaast ligt het Nederlandse onderzoek naar MH17 natuurlijk ook onder een vergrootglas. De manier waarop de Nederlandse onderzoekers hebben moeten samenwerken met verschillende landen, en de manier waarop het onderzoek is uitgevoerd, levert veel nuttige informatie over de manier waarop zo'n gecompliceerd onderzoek uitgevoerd kan worden.

4. Waarom is het belangrijk dat ISASI in 2019 naar Nederland komt?

In de eerste plaats prestige. Daar moeten we niet kinderachtig over doen. Het is een eer dat de ISASI naar Nederland komt in hetzelfde



jaar dat KLM 100 jaar bestaat. Maar tegelijkertijd is het een bewijs dat Nederland meedoet in de wereldtop van vliegveiligheidsonderzoekers. Het congres wordt georganiseerd door de TU Delft, de Onderzoeksradaad voor Veiligheid (OvV) en de VNV. Samen bestrijken deze drie partijen alle aspecten van vliegveiligheid.

5. Wat zal er in Den Haag besproken gaan worden?

Dat is op dit moment nog niet bekend. Het congres moet zo actueel mogelijk zijn. Na het congres in Dubai in oktober 2018 gaat een zogenaamd 'paper selection committee' aan de gang met de inhoudelijke kant van het congres in 2019. Deze commissie doet een uitvraag voor presentaties en zal daarna een keus moeten maken uit de doorgaans vele inzendingen.



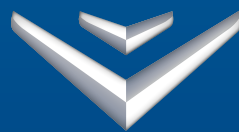
UNITED STRIPES RETROPICAL EDITION 2017



UNITED
COCKPIT CABIN
STRIPES

JUL
3RD
BLOOMINGDALE
AAN ZEE

Op de aanbouw



Vereniging
Nederlandse
Verkeersvliegers