Schriftelijke bijdrage Prof. Dr. Hugo Roos,

Emeritus hoogleraar luchtvaarteconomie UvA

Op 2 april 2015 publiceerde ik het hiernavolgend artikeltje in 'Luchtvaartnieuws':

'Het onderzoek naar de oorzaak van de ramp met vlucht MH17 gaat een volgende fase in nu getuigen zich mogen melden. Afgelopen week vertelde ook een vertegenwoordiger van ICAO op een internationale conferentie, gehouden op Schiphol, dat zijn organisatie een initiatief is gestart om een website te beginnen waarop landen kunnen aangeven of het vliegen boven een bepaald gebied beter niet kan gebeuren.

Dit initiatief is een direct uitvloeisel van de MH17-ramp en het zal onze staatssecretaris Mansveld stellig als muziek in de oren klinken. Zij vroeg de organisatie zoiets te beginnen. Doch al tijdens de vergadering was er al veel twijfel over de effectiviteit van de ICAO-website. Er is maar één land dat over een ander land durft te zeggen dat er beter niet over gevlogen kan worden zonder daarop te worden aangesproken: de Verenigde Staten van Amerika. Andere landen doen dat niet vanwege het gevaar van het ontketenen van diplomatieke rellen. Landen zullen het gevaar van het vliegen over eigen grondgebied altijd onderschatten. Er is geen heil te verwachten van het ICAO-initiatief.

Gelukkig was er een vertegenwoordiger van de FAA die tijdens de vergadering een eenvoudige oplossing bood. De Amerikaanse Federal Aviation Administration publiceert nu al datgene waar onze staatssecretaris bij ICAO om vroeg.

Weet de staatssecretaris daar niet van? Zou zij argwaan koesteren jegens de FAA? Van de Fransen kun je dat verwachten, maar van Nederlanders? Wij zijn argwanend jegens Frankrijk geworden door de recente berichten in relatie tot de fusie van Air France en KLM. Laat ons dat ook zijn met betrekking tot het Franse wantrouwen voor alles wat uit de Verenigde Staten komt. Na die van Israël is de inlichtingendienst van dit land uitstekend in staat om vroegtijdig 'conflict-zones' te detecteren. De FAA zet die allemaal keurig op een kaart en die kan door ieder worden geraadpleegd. Doen!'

En eerder in 2014 schreef ik op dezelfde site:

'Naar aanleiding van de vliegramp boven Oekraïne gaf ik een interview aan de NRC. Daar kwamen van verschillende zijden interessante reacties op. Een van de reacties kwam van een collega van de Universiteit van Tilburg. Hij nodigde mij uit om een gastcollege te komen geven.

Omdat ik altijd graag wil weten met welke voorkennis de studenten de collegezaal betreden, vroeg ik mijn collega daarnaar. Anders dan dat de studenten meer of minder vaak vliegen, moest ik geen voorkennis verwachten. Dat bracht mij tot het idee om dan te kiezen voor een uiteenzetting over hoe het internationaal commercieel vliegverkeer juridisch geregeld is. De Chicago-Conventie van 1944 is dan 'verplichte' kost. Het lijkt mij dat de ramp ons heeft duidelijk gemaakt dat internationaal vliegverkeer ondanks de goede bedoelingen van de Conventie nog niet volledig vanzelfsprekend is. Landen hebben in beginsel soevereiniteitsrechten met betrekking tot het luchtruim boven hun grondgebied. Het recht van 'Overvliegen' moet bij verdrag gevraagd en tegen voorwaarden verleend. Daaruit is decennialang het vliegverkeer geregeld. Er ontstonden 'Flagcarriers', luchtvaartondernemingen die bij uitsluiting van andere de verworven luchtvaartrechten kregen toebedeeld.

Flagcarriers waren dan verlengstukken van de vervoerpolitiek van landen. Deze ondernemingen waren op die manier uitvoerders van luchtvaartpolitieke bedoelingen. In ons land werd KLM de Flagcarrier. Soms bleek dat de ambities van een Flagcarrier werden verheven tot luchtvaartbeleid. Soms bleef een regering in de 'drivers seat'. In het geval van de verhouding tussen El Al en de Israëlische regering kan gesproken worden van een regeringsverantwoordelijkheid voor het instandhouden van 'vitale' luchtvaartverbindingen. Ik zou zelfs willen stellen dat in beginsel luchtvaartpolitiek behoort uit te gaan van een verantwoordelijkheid voor vitale verbindingen. In de praktijk kan daar van worden afgeweken, doch er moet altijd een besef blijven bestaan van in het geding zijnde 'vitale' belangen. Dit besef staat natuurlijk ver van de ervaring van studenten. Laat daarin mijn taak bestaan om dat besef enigermate bij de tijd te houden. Het college is voorzien voor 5 september aanstaande.'