

NVLT MAGAZINE

JAARGANG 3, NR 2, DEC 2007

PERS-Bericht

SNMAC-bezoek

NVLT-Standpunt

ONS Belang

Dag of nacht nachtwerk

DEGAS

NVLT gaat verhuizen

NVLT

Nederlandse Vereniging van Luchtvaart Technici





Ronald Woudstra

Van de Voorzitter

Het valt niet altijd mee om een voorwoord voor het NVLT Magazine te schrijven. Dat geldt natuurlijk niet alleen voor het voorwoord maar voor het hele blad. Soms kan je niet zo een twee drie een passend onderwerp vinden of soms heb je gewoon geen inspiratie. Het kan ook zijn dat je door de bomen het bos niet meer ziet. Die situatie doet zich hier aan het einde van 2007 voor. Want wat is er veel gebeurd het afgelopen jaar. Wat zijn er zelfs op dit moment nog veel lopende, spannende zaken. En wat staat ons in het komende jaar nog allemaal te wachten.

Een heel zorgelijke ontwikkeling van de laatste tijd is de situatie bij **Martinair**. Het is bekend dat bedrijven in de luchtvaartsector door de jaren heen zo hun ups en downs kennen. Ook bij **Martinair** hebben ze in het verleden goede en slechte tijden gekend. Maar zo slecht als de vlag er op dit moment bij staat baart ons allemaal grote zorgen. Het is nog onduidelijk wat de personele gevolgen zullen zijn bij de technische dienst van **Martinair**. Helaas is de NVLT ook niet zo goed vertegenwoordigd dat we op

de ontwikkelingen daar invloed kunnen uitoefenen. Het enige dat binnen onze mogelijkheden ligt is het zo goed mogelijk begeleiden van de NVLT leden daar.

Heel positief is de groei van het ledental van de NVLT buiten de KLM. Twee luchtvaartbedrijven in het bijzonder springen er uit. Bij **transavia.com** is deze groei vorig jaar al ingezet. Nieuw dit jaar is de massale toestroom van technici bij CHC Helikopters in Den Helder.



Het ziet er dus naar uit dat de NVLT werkelijk een landelijke vakbond aan het worden is die zijn horizon tot buiten Schiphol verbreedt.

Een andere goede ontwikkeling vindt plaats bij de KLM. In navolging van de openbare informatiesessie van de NVLT vorig jaar heeft ook de KLM besloten het technisch personeel te informeren over de verantwoordelijkheden van de Certifying Staff. Zowel HR-als QA managers waren vorig jaar vol lof over de informatie die de NVLT aan haar leden en de overige aanwezigen gaf. Dit heeft de KLM er toe gebracht hetzelfde voor haar personeel te organiseren en zij heeft daarbij gebruik gemaakt van advocaat mr. J. Smits, die de juridische positie van de Certifying Staff zo duidelijk weet te verwoorden.

Compliment aan de technische dienst van de KLM voor dit initiatief. Het is een duidelijk signaal dat er belang aan gehecht wordt dat de Certifying Staff zich bewust is van de verantwoordelijkheid die er op hun schouders rust. De NVLT is er een groot voorstander van dat alle EASA-PART 145 bevoegde bedrijven op deze manier hun personeel voorlichten. Het zou in onze ogen zelfs een goede zaak zijn als de overheid, in dit geval de Inspectie Verkeer en



Info-Sessie Hangar 10

Waterstaat die de bevoegdheden van de Certifying Staff uitgeeft, actie in die richting zou ondernemen.

Het lijkt er op dat we ons het komende jaar niet hoeven te vervelen. De groei van de NVLT gaat door. We gaan nog voor het einde van dit jaar verhuizen naar een andere locatie op Schiphol Oost. Er lopen nog projecten uit vorige CAO afspraken en in 2008 staan er ook weer nieuwe CAO onderhandelingen voor de deur. Wij zelf zullen de stap niet veel langer uit kunnen stellen om vast personeel in dienst te gaan nemen. Met de groei van het aantal onderhoudsbedrijven waarbij we technici vertegenwoordigen moeten we nog meer continuïteit in de bezetting van het NVLT kantoor hebben. Het wordt een spannend jaar.

Ik besluit traditiegetrouw met het uitspreken van de allerbeste wensen voor 2008 en wens u heel prettige feestdagen. Ik hoop dat we de spirit van de NVLT onverminderd vast kunnen houden en dat de groei zal leiden tot een nog professionelere landelijke vakbond voor luchtvaarttechnici ■

Ronald Woudstra, Voorzitter

Algemene Informatie NVLT
Bezoekadres Stationsplein 326
Gebouw 144, kamer 225
1117CK Schiphol Oost
Telefoon 020-348.349.2
Fax 020-348.349.6
Postadres: Stationsplein 326
1117CK Schiphol Oost

NVLT algemeen:
E-mail: info@nvlt.org
Ledenadministratie:
E-mail: leden@nvlt.org

Redactie NVLT magazine:
Albert Hagen
met medewerking van: Theo Duindam,
Ferry Laplooi, Astrid van Abswoude en
Bestuursleden.
Drukwerk: MultiCopy Lelystad
E-mail: redactie@nvlt.org

Persbericht: uitgegeven 06 november 2007

Informatie-sessies 'Juridische Verantwoordelijkheid' bij KLM engineering & maintenance De KLM informeert momenteel al haar Certifying Staff over de juridische aansprakelijkheid en verantwoordelijkheid die het werken aan vliegtuigen met zich meebrengt. Speciale informatie sessies binnen het bedrijf bieden de technici en hun leidinggevenden de gelegenheid om zich daarvan op de hoogte te stellen.

Gastprekers zijn mw. Mr. Van Eeten van de Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW), Analyse Bureau Luchtvaartvoorvallen (ABL) en dhr. Mr. Smits, luchtvaartdeskundige van Smits Advocaten. De NVLT is daar uitermate blij om, dat er duidelijkheid wordt verschaft over de positie van de specifieke beroepsgroep die de Certifying Staff inneemt. Het gaat hier om een unieke samenwerking tussen IVW, KLM en de NVLT. Wij hopen dat dit navolging krijgt bij andere Nederlandse vliegtuigonderhoudsbedrijven. Lange tijd was aansprakelijkheid en verantwoordelijkheid een grijs gebied binnen de wereld van vliegtuigonderhoud. Wie is waar verantwoordelijk voor? Wat voor consequenties kan de juridische aansprakelijkheid en verantwoordelijkheid hebben voor de Certifying Staff? Na een incident met een vliegtuig kan de vliegtuigtechnicus als getuige of zelfs verdachte worden opgeroepen. Uit de huidige wet- en regelgeving blijkt dat de Certifying Staff individueel verantwoordelijk is.

Vorig jaar heeft de NVLT daarover zelf een informatiesessie voor haar eigen leden gehouden. De advocaat van de NVLT gaf aan de hand van voorbeelden uitleg over de gevolgen die de Wet Luchtvaart en het Wetboek van Strafrecht kunnen hebben als een vliegtuig en/of inzittenden in gevaar is gekomen of zelfs verongelukt. Na deze sessies bij de KLM zal de NVLT zich sterk maken om ook bij andere Nederlandse vliegtuigonderhoudsbedrijven het certificeringspersoneel voor te lichten over de rol die zij als beroepsgroep hebben in het waarborgen van de vliegveiligheid.

Functieomschrijving Certifying Staff: Een luchtvaartoperator is verplicht zijn vliegtuigen door een gecertificeerd onderhoudsbedrijf te laten onderhouden volgens het door de fabrikant en de luchtvaartwet voorgeschreven onderhoudsschema. Een vliegtuigonderhoudsbedrijf is, om gecertificeerd te kunnen zijn voor het onderhoud van luchtvaartuigen, verplicht de beschikking te hebben over certificeringspersoneel. Hierbij geldt dat de betrokken medewerkers individueel verantwoordelijk zijn voor de vrijgave van een luchtvaartuig. De Certifying Staff verklaart middels een Certificate Release to Service (CRS), (bewijs van vrijgave voor gebruik) dat de werkzaamheden binnen de scope van zijn autorisatie conform voorschriften zijn uitgevoerd en dat het vliegtuig vrijgegeven is voor gebruik en daarmee geschikt bevonden is voor het uitvoeren van een veilige vlucht. Op basis van de Part-66 Aircraft Maintenance Licence (AML) en de Part-145 certificeringbevoegdheid (vliegtuigonderhoudsbedrijf) oefent de Grond Werktuig-kundige (GWK) zijn certificeringbevoegdheden uit, uit naam van het vliegtuigonderhoudsbedrijf. De GWK handelt hierin autonoom vanuit zijn eigen (wettelijke) verantwoordelijkheid, d.w.z. dat zijn beslissing, CRS of niet, onomkeerbaar is. De permanente luchtwaardigheid van de vliegtuigen wordt geborgd door het uitvoeren van de voorgeschreven inspectie- en onderhoudswerkzaamheden. De GWK is persoonlijk aansprakelijk en kan bestuursrechtelijk worden vervolgd. Daarnaast kan bij het niet naleven van de meldplicht van voorvallen een bestuursrechtelijke boete worden opgelegd.

Indien u vragen of opmerkingen heeft over de publicatie van dit bericht, dan kunt u ook contact opnemen met onze afdeling communicatie E-mail: a.hagen@nvlto.org

NVLT Bestuur

La maintenance aeronautique a KLM

Onderhoud van de vliegtuigen bij KLM (vertaling)

„La colonne vertébrale en matière de sécurité pour le passager est la maintenance aéronautique’ se sont les paroles du Nederlandse Vereniging van Luchtvaarttechnici(NVLT), nos homologues du syndicat des mécaniciens avions de KLM, que nous avons rencontrés en février 2007

„De ruggengraat van de passagiersveiligheid is het onderhoud van de vliegtuigen’, aldus de vertegenwoordigers van Nederlandse Vereniging van Luchtvaarttechnici(NVLT), onze vakgenoten van de bond van de luchtvaarttechnici van KLM die wij in februari hebben ontmoet.



In het verlengde van onze inspanning om de vorderingen van de Europese regelgeving te volgen, was het voor ons van essentieel belang om te kijken en ons een mening te vormen over hoe het werk in verschillende JAR 66 landen georganiseerd wordt en in het bijzonder bij de twee verwante entiteiten(KLM en AF).

Comme le SNMSAC, le NVLT est né du mécontentement des techniciens aéronautiques à ne pas voir reconnu leur profession par les grands syndicats et employeurs néerlandais.

Net zoals Syndicat National des Mécaniciens au Sol de l'Aviation Civile(SNMSAC), is de NVLT ontstaan uit ontevredenheid van de luchtvaarttechnici over het feit dat hun beroep door de grote vakbonden en door de Nederlandse werkgevers niet erkend werd.

De NVLT begon in 2000 vorm te krijgen. Het is dus een zeer jonge vakorganisatie die toen, als enige vakbond, een algemene staking van de luchtvaarttechnici met kracht ondersteunde.

Het bereiken van een akkoord over de erkenning van de verantwoordelijkheden samenhangend met de licentie PART 66 betekende uiteindelijk ook de officiële erkenning van de NVLT door KLM .

Tegenwoordig zijn 70 % van de luchtvaartmoniteurs en –technici lid van de NVLT . Deze vakorganisatie begint ook bij andere Nederlandse luchtvaartbedrijven, met name bij TRANSAVIA.COM., ingang te krijgen. De NVLT is gesprekspartner van de nationale instanties geworden en laat haar stem ook tijdens de bijeenkomsten van de EASA horen. Zij legt systematisch de nadruk op de uitermate belangrijke rol van het onderhoud van de vliegtuigen voor de veiligheid van onze passagiers.

Ce premier échange, nous a permis de constater la proximité de démarche de nos deux syndicats. Les intérêts pour les techniciens sont très proches, nos attentes sont communes.

Deze eerste uitwisseling maakte het voor ons allemaal mogelijk de overeenkomst in de werkwijze van beide vakbonden vast te stellen. Onze technici hebben praktisch dezelfde belangen en dezelfde verwachtingen.

Het lijkt ons van groot belang om deze uitwisselingen met enige regelmaat voort te zetten zodat we op de hoogte blijven van de veranderingen die onze leiding van plan is door te voeren.



Il apparaît fondamental de continuer ces échanges de façon périodique afin de connaître les évolutions que comptent mettre en œuvre nos dirigeants.

In 2001 heeft de NVLT een intern onderzoek verricht waaruit bleek dat er grote salarisverschillen met de Angelsaksische luchtvaartmaatschappijen waren. Deze verschillen zijn in 2002 door een vergelijkend onderzoek met de Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen door KLM bevestigd (bij voorbeeld Northwest Airlines).

Om tot een 'akkoord' te komen is meer dan een jaar aan stakingen nodig geweest. Voortaan werd rekening gehouden met een aantal eisen van financiële aard. Maar er kwam ook een modificatie van de branche met een aantal inhoudelijke wijzigingen van de werkomschrijving (voor de werkcontroleurs, de experts en de technici), een zelfstudie d.m.v. E-learning en er werd rekening gehouden met alle parameters van de licentie. KLM heeft ervoor gekozen om 2 types licentie te stimuleren: licentie A en licentie B. Tegenwoordig zijn bij KLM ongeveer 600 grondwerktuigkundigen die in het bezit van licentie A en B zijn, lid van de NVLT.

Momenteel gaat de NVLT door met de onderhandelingen over arbeidsvoorwaardenbeleid en hoe het werk georganiseerd wordt. De problemen over het tekort aan grondwerktuigkundigen en het vervangen van GWK's moeten nog opgelost worden. Na vluchtige vergelijking van onze opleidingstrajecten blijkt dat er



interessante mogelijkheden zijn om onze jonge technici te beschermen.

Terwijl de functie van de technici vroeger als een gewone functie binnen het bedrijf werd beschouwd, worden tegenwoordig de luchtvaarttechnici als een volwaardige beroepsgroep erkend.



Tegenwoordig wordt bij de KLM de verantwoordelijkheid voor het luchtvaardig verklaren van een toestel als de ruggengraat van de luchtvaart beschouwd.

Pour KLM, la responsabilité de remise en service d'un aéronef est maintenant qualifiée de colonne vertébrale pour le transport aérien.

De toepassing van de Europese regelgeving

vanaf 2001 in Nederland vereiste, net zoals in Frankrijk, dat de bedrijven en de Rijksoverheid overtuigd moesten worden dat deze wetgeving gegrond was.



Door te lobbyen oefenen de werkgevers en de toezichhoudende ministers bij de EASA sterke druk om deze directieven terug te draaien.

Het is voor ons duidelijk dat verworven rechten niet voor altijd verworven blijven en dat wij de verantwoordelijkheid moeten dragen om het belang van de veiligheid in de luchtvaart voortdurend en bij de hoogste instanties te bepleiten.

Het ligt voor de hand dat jullie vertegenwoordigers, de vakorganisaties NVLT en SNMSAC jullie steun altijd nodig blijven hebben om dit belang, dat velen ondergeschikt aan economische belangen willen maken, luid en duidelijk te kunnen verdedigen.

L'intérêt de rester informé de toutes ces évolutions est évident. Le NVLT et le SNMSAC ont convenu d'une prochaine rencontre.

Vanzelfsprekend is het belangrijk om op de hoogte te blijven van al deze ontwikkelingen. Daarom hebben NVLT en SNMSAC met elkaar afgesproken dat zij elkaar binnenkort weer zullen ontmoeten ■

A bientôt, Le bureau central SNMSAC AF

wist u

Jetairfly

Kondigt de ontwikkeling aan van haar eigen erkende organisatie voor het onderhoud van vliegtuigen (PART 145). Dit moet de luchtvaartmaatschappij in staat stellen om haar controle over alle aspecten van het onderhoud van haar vloot vliegtuigen verder te verbeteren. De interne onderhoudsorganisatie zal beantwoorden aan de vereiste EASA Part 145 regulerende norm, en zal aangepast zijn aan de onderhoudseisen van Jetairfly die voortvloeien uit de intensivering van het vliegschema en de vlootuitbreiding. De nieuwe onderhoudsorganisatie krijgt de naam Tec4Jets en zal werken vanuit Brussel. Het begin van de activiteiten in Brussel is voorzien voor april 2008. Tec4Jets zal de onderhoudsactiviteiten verzorgen voor de Boeing vloot van Jetairfly ■

Ontslagvergunning

Wanneer hoeft uw werkgever géén ontslagvergunning aan te vragen?

- Als hij het contract wil beëindigen tijdens de proeftijd van de werknemer. Ook de werknemer zelf kan elk moment tijdens zijn proeftijd stoppen zonder verdere verplichtingen.
- Bij beëindiging met wederzijds goedvinden. Het is natuurlijk overbodig om een procedure met allerlei papierwerk te beginnen als werkgever én werknemer allebei niet met elkaar verder willen.
- Bij ontbinding van de overeenkomst door de kantonrechter.
- Bij ontslag op staande voet wegens een dringende reden. Dringende redenen zijn in dit geval ernstig wangedrag van de werknemer. Denk hierbij aan daden zoals diefstal of het bedreigen van de werkgever of collega's.
- Als de werkgever een arbeidsovereenkomst voor bepaalde tijd niet verlengt.
- Bij faillissement van de organisatie



SNMAC-bezoek

Onze Franse vakbroeders

Het afgelopen voorjaar (2007) is een delegatie van de Franse vakbond voor het technisch personeel op onze uitnodiging twee dagen hier op bezoek geweest. Het Syndicat National des Mécaniciens au Sol de l'Aviation Civile (SNMSAC), wijspreken het uit als 'snemsak', kwam met een delegatie van vijf personen.

- Marc Saladin (President SNMSAC)
- Philippe Raissac (Senior Chief Delegate)
- Jean-Luc Jeangeorge (Delegate Elect AF works council)
- Olivier Deken (Delegate Representative AF Orly)
- Alain Dupuis (Delegate Elect AF work council AF Toulouse)

Om een uur of negen kwam een deel van de delegatie aan op Schiphol. Twee man waren in Parijs achter gebleven. Zij waren het slachtoffer geworden van de strenge veiligheidsmaatregelen en hadden daardoor het vliegtuig gemist. Dit verschijnsel was voor ons zo herkenbaar en die herkenbaarheid zou, zoals achteraf is gebleken, een rode draad door deze twee dagen van

kennismaking worden.

Om tien uur zijn we begonnen met het over en weer kennismaken. Eerst op persoonlijk vlak: wie zijn wij en wat doen wij bij de vakbond en bij de KLM. Maar zeker ook kennismaken met de organisatie van de twee vakbonden.

De Franse cultuur is zo anders dan de Nederlandse. Frankrijk is historisch een vakbondsland en Nederland is dat juist niet. Maar als wij al met deze vooroordelen aan tafel zaten dan werd het in de loop van de dag duidelijk dat er misschien wel meer overeenkomsten waren dan verschillen.

De SNMSAC is opgericht in 1968 na een conflict met een van de grote nationale vakcentrales. Er zijn vijf grote overkoepelende vakcentrales in Frankrijk die gezamenlijk, net als hier in Nederland de Sociaal Economische Raad (SER), de basis voor alle CAO's vaststellen. Hierin wordt ook de loonstijging bepaald. Binnen het bedrijf wordt daarna verder onderhandeld over de secundaire arbeidsvoorwaarden en eventueel doelgroepgerichte problemen. Het landelijk vaststellen van de loonparagraaf lijkt een be-



perking van de speelruimte van de lokale vakbonden maar aan de andere kant heb je die verhoging wel vast binnen. De SER komt altijd met een advies, wat door de vakbonden dan als inzet voor de onderhandelingen overgenomen wordt. Iedereen weet echter dat je uit een onderhandeling nooit je volledige inzet als resultaat kunt binnenslepen.

De bestuursleden van SNMSAC vervullen geen commerciële functie meer binnen Airfrance. Ze worden wel gewoon doorbetaald alsof ze hun eigenlijke functie nog wel vervullen, maar ze zijn 100 % vrijgespeeld voor het werk binnen de vakbond. Dat lijkt op het eerste gezicht mooi maar zelf zijn ze heel jaloers op ons systeem waarbij de bestuursleden 80 % werkzaam blijven als Certifying Staff en 20 % tijd krijgen voor de NVLT . Op deze manier blijft het bestuur praktijkgericht en heeft optimaal feeling met de achterban. De leden van SNMSAC zijn voor het grootste deel technici uit de burgerluchtvaart. Er zijn echter ook leden uit andere bedrijfstakken of met een andere functie. Dat kan administratief zijn of een managementfunctie. Dit is ook weer goed te vergelijken met onze eigen achterban. Ook NVLT leden mogen lid blijven als ze door een promotie of een verandering van

functie, geen Certifying Staff meer zijn.

Een volgend punt van herkenning was de strijd die SNMSAC voert voor de erkenning van de EASA-PART 66 AML. Zowel binnen Airfrance als tegenover de andere vakbonden is men heel lang aan het lobbyen geweest om het belang van de AML duidelijk te maken. Ook heeft de SNMSAC zich ingezet om bij de Franse luchtvaartautoriteiten de EASA-PART 66 AML op de juiste wijze ingevuld te krijgen. Vanuit de NVLT delegatie was vanzelfsprekend alleen maar begrip voor deze problemen. Het is opvallend hoeveel het verhaal van SNMSAC hier lijkt op wat wij zelf de afgelopen jaren hebben moeten doen. Bewondering was er van de SNMSAC voor de erkenning van de status van Certifying Staff die wij binnen de KLM hebben weten af te dwingen.

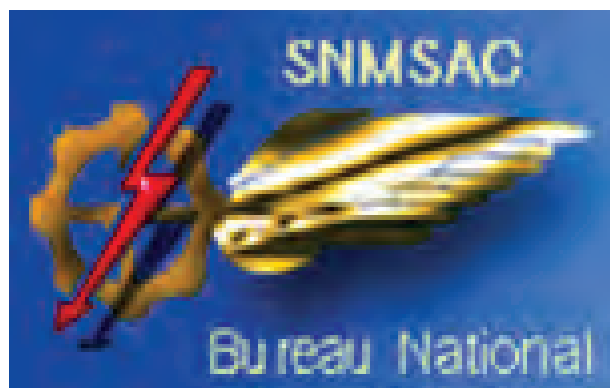
Vanzelfsprekend leverde het onderwerp staken een boeiende discussie op. Wij hebben het idee dat Fransen altijd maar meteen gaan staken. Dat blijkt heel erg mee te vallen en het is bovendien verklaarbaar als je de historie en de structuur van het Franse bedrijfsleven wat beter kent.

Van de acties die er in de beginperiode van de NVLT geweest zijn hebben de vakbonden bij Airfrance nooit iets mee gekregen. Dat is misschien wel symbolisch voor de belangrijkste conclusie uit deze bijeenkomst: het is van het allergrootste belang dat SNMSAC en NVLT heel goed met elkaar communiceren. Als we niet weten wat er over de grens gebeurt kunnen we daar ook niet gezamenlijk op reageren.

Op de tweede dag van het bezoek van de SNMSAC delegatie hebben we de onderhoudsfaciliteiten van KLM Engineering & Maintenance bekeken. Hangaar 14, de motoren afdeling en hangaar 11 stonden op de route. De toegang tot Schiphol - Oost en de verschillende afdelingen was keurig door de KLM verzorgd. In de motorshop werd een rondleiding gegeven met een uitstekende uitleg. Ook hiervoor moeten we de KLM een compliment geven. Maar verreweg de meeste dank moet gaan naar Michéle Moure, onze tolk. Zonder haar was de communicatie lang niet zo goed verlopen als nu het geval was. En voor iemand zonder enige luchtvaartachtergrond moet het een geweldige opgave geweest zijn onze terminologie en vakjargon op de juiste wijze te vertalen.

We hebben besloten om vaker bij elkaar op bezoek te gaan. De volgende keer (komend voorjaar) zal dus in Frankrijk zijn. Daarnaast moet het onderlinge contact natuurlijk in de loop van de tijd groeien. Airfrance / KLM is één geworden. We noemen het nog steeds een samenwerking. Laten we ervoor zorgen dat SNMSAC / NVLT ook een samenwerking wordt.

Het bestuur



NVLT-Standpunt

Constateren, Menen en Vinden

Standpunten en aandachtsgebieden van de Nederlandse Vereniging van Luchtvaarttechnici(NVLT) over de nieuwe meldwet ,melding van voorvallen in de burgerluchtvaart'

Het positieve effect van de implementatie van de EU richtlijn 2003/42 naar de Wet Luchtvaart is duidelijk zichtbaar geworden.

Er komen nu zeer veel meldingen binnen bij Analyse Bureau Luchtvaartvoorvallen(ABL) van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. De richtlijn heeft een grote impact op het functioneren van de luchtvaarttechnici veroorzaakt, de meldplicht heeft ertoe geleid dat de luchtvaarttechnici massaal aan het melden zijn geslagen. Je kunt praten over gigantische cultuuromslag. De reden hiervoor is dat de luchtvaarttechnici de zgn. certifying staff al het recht had maar nu ook de plicht hebben om rechtstreeks of via het vliegtuigonderhoudbedrijf de geconstateerde luchtvaartvoorvallen aan het ABL te melden. **De NVLT meent** dat deze nieuwe rol van de certifying staff een grote bijdrage levert aan de verhoging van de vliegveiligheid, het optreden van luchtvaarttechnici zal ertoe bijdragen dat het risico voor passagiers en bemanning in de luchtvaart zo klein mogelijk wordt gehouden.

De NVLT constateert dat door de invoering van de meldwet er een bewustwordingsproces op gang is gezet die er voor heeft gezorgd dat de certifying staff meer met de vliegveiligheid is betrokken.

De NVLT heeft haar leden geïnformeerd over de meldwet en hun juridische verantwoordelijkheid via nieuwsbrieven, het NVLT magazine en via de eerder gehouden NVLT informatiesessie in Badhoevedorp. Het initiatief van de NVLT is door het vliegtuigonderhoudbedrijf KLM Engineering&Maintenance overgenomen. Dit heeft ervoor gezorgd dat alle certifying staff bij de KLM is geïnformeerd d.m.v. informatiesessies. deze sessies heeft het ABL een presentatie gegeven over de ,melding van voorvallen in de burgerluchtvaart', en heeft de NVLT advocaat

Jos Smits een presentatie gehouden over de juridische verantwoordelijkheid van de certifying staff.

De informatiesessies werden door de KLM E&M management en de certifying staff als zeer positief ervaren. De informatiesessies hebben ervoor gezorgd dat het vliegtuigonderhoudbedrijf en de certifying staff exact weten wat er van hen verlangt wordt en waar een ieder zich aan dient te houden wat de vliegveiligheid natuurlijk ten goed komt.

De NVLT vindt dat de KLM E&M met het organiseren van de informatiesessies een positieve voortrekkersrol in het vliegtuigonderhoud binnen Nederland heeft aangenomen. De deelname van het ABL in de informatiesessies wordt als uniek en zeer vooruitstrevend ervaren. **De NVLT meent** dat soortgelijke informatiesessies ook bij alle andere 58 vliegtuigonderhoudbedrijven b.v. Martinair M&E, Transavia, Stella Aviation, Nayak enz. gegeven moeten worden. **De NVLT spreekt** de verwachtingen uit dat de politiek zich vervolgens zal inzetten om soortgelijke informatiesessies bij alle andere relevante vliegtuigonderhoudbedrijven te laten realiseren.

De doelstelling van het ABL is het vergaren van zoveel mogelijk gegevens van voorvallen om hieruit een lering te kunnen trekken zodat in de toekomst soortgelijke voorvallen minder zullen voorkomen, wat natuurlijk zonder enige twijfel de vliegveiligheid zal doen verhogen. Het ABL wordt hierbij geholpen door de vertegenwoordiging van de luchtvaartsector in het ABL+. Doelstelling van het ABL+ is het creëren van meerwaarde voor het ABL door het inhoudelijk beoordelen van analyses en het vrijblijvend adviseren met betrekking tot rapportages. Dit draagt bij aan de verhoging van de vliegveiligheid. Door het ABL+ ontstaat een breder draagvlak binnen de sector en worden analyses verrijkt met gedragen aanbevelingen. Vanwege de brede expertise in het ABL+ zijn deze aanbevelingen luchtvaartintegraal. Betrokkenheid van het ABL+ wordt (mede) ingegeven door beperkte operationele en specialistische kennis en capaciteit bij het ABL.

De NVLT vindt het zeer positief dat zij deelneemt in het ABL+, de NVLT vraagt zich wel af of het ABL de capaciteit heeft om de codering en verwerking van de gigantische hoeveelheid van voorvalmeldingen aan te kunnen. De NVLT vraagt de politiek om hier aandacht te besteden zodat het ABL optimaal kan functioneren.

De volgende aandachtsgebieden geven aan dat na implementatie van de EU richtlijn 2003/42 naar de Wet Luchtvaart er nog enkele onduidelijkheden zijn, de standpunten van de NVLT hierin zullen er toe bijdragen dat het beoogde effect van de EU richtlijn 2003/42 optimaal is.

De EU richtlijn 2003/42 ,melding van voorvallen in de burgerluchtvaart' behoort door alle belanghebbende instanties zoals de Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW) en de (natuurlijke) rechtspersonen waaronder de certifying staff die genoemd worden in de richtlijn met een meldplicht juist geïnterpreteerd te worden. De NVLT heeft geconstateerd dat het IVW de wet melding voorvallen te beperkt interpreteert, waardoor geen recht gedaan wordt aan de bedoeling van de richtlijn. Door deze interpretatie is er geen meldplicht voor vele (ernstige) voorvallen en wordt het systeem van ,check and balance' de zgn. veiligheidsbalans ondermijnd.

De NVLT vindt dat erbij onduidelijkheid over interpretatie van de Nederlandse meldwet het IVW de wetgever om uitleg moet vragen. Het directoraat ,AIR SAFETY' van de Europese Commissie is als ontwikkelaar en wetgever van de richtlijn naar onze mening de officiële instantie die hierover uitsluitsel kan geven.

De NVLT vindt dat het doel van de in Nederland geïmplementeerde richtlijn is: het enigszins waarborgen van de vliegveiligheid op Nederlands grondgebied en van Nederlands geregistreerd vliegtuigen zodat het risico voor passagiers, bemanning en anderen zo klein mogelijk wordt gehouden. Dat betekent volgens de NVLT dat elk voorval op Nederlands grondgebied ongeacht de registratie van vliegtuig verplicht gemeld moet worden. Het ABL heeft hierover een andere mening, namelijk alleen voorvallen van Nederlandse geregistreerde vliegtuigen en vliegtuigen die onder de onderhouds-

vlag van de Nederlandse vergunningshouders vallen moeten verplicht door de certifying staff aan het ABL gemeld worden. **De NVLT vindt** dit een zorgwekkende situatie omdat bijvoorbeeld wanneer certifying staff tijdens werkzaamheden of bij toeval een voorval constateert bij een Chinese luchtvaartmaatschappij op Nederlands grondgebied hij volgens het ABL geen meldplicht heeft. Het ABL geeft aan dat de certifying staff wel een vrijwillige melding bij dit voorval kan maken.

De NVLT vindt dat de elke burger in een Nederlandse geregistreerd vliegtuig en op of boven Nederlands grondgebied de waarborg moet hebben dat de richtlijn correct wordt toegepast ter optimalisering van de vliegveiligheid en dat risico's hierdoor geminimaliseerd zijn. Vrijwillige voorvalmelding voor de certifying staff voor deze exotische luchtvaartmaatschappijen is te vrijblijvend, een meldplicht voor alle vliegtuigen draagt er aan bij dat voorvallen van deze exotische operators bekend worden.

Bekend is dat de Safety Assessment of Foreign Aircraft (SAFA) van het IVW onvoldoende inspecteurs heeft om de niet Europese geregistreerde 'exotische' luchtvaartmaatschappijen voldoende te controleren. **De NVLT vindt** dat voorvallen bij deze maatschappijen altijd door certifying staff gemeld moeten worden, deze meldingen kunnen de SAFA inspecteurs 'triggeren', dit betekend een significante vergroting en verbetering van de slagkracht van SAFA. SAFA kan zo gebruik maken van de waarnemingen van ongeveer 1200 paar extra ogen op de verschillende luchthavens.

Door de meldingen van de certifying staff kan de SAFA van het IVW inspelen met veiligheidsinspecties welke specifiek gericht zijn op buitenlandse bezoekende maatschappijen. Deze veiligheidsinspecties zullen er toe bijdragen dat de bewuste zwarte lijst van geweerde luchtvaartmaatschappijen in Europa een juiste weergave is van de werkelijkheid.

In de richtlijn worden de vliegtuigonderhoudorganisaties niet als organisaties met een meldplicht benoemd, de reden hiervoor is afgelopen juni van dit jaar aan de NVLT in Brussel uit-

gelegd door het Directoraat 'AIR SAFETY' van de Europese Commissie. De Europese Commissie stelde dat de huidige Veiligheids Management Systeem (VMS) van luchtvaartmaatschappijen en vliegtuigonderhoudbedrijven niet adequaat voldeden om in de toekomst het aantal fataliteiten in de luchtvaart te doen afnemen. Om deze reden hebben groepen van personen zoals gezagvoerders en certifying staff de meldplicht opgelegd gekregen om de veiligheidsbalans naar de positieve kant te doen uitslaan. Bovendien maakt het laten melden door zowel gezagvoerders en maatschappijen enerzijds en de certifying staff anderzijds, een systeem van 'checks and balance' mogelijk.

De NVLT vindt dat om deze redenen de certifying staff onafhankelijk moeten kunnen melden zonder enige inmeng van het vliegtuigonderhoudbedrijf waar zij werkzaam zijn.

De Wet Luchtvaart verwijst naar de 'Regeling melding van voorvallen in de burgerluchtvaart' waarin aangegeven wordt dat een melding van een voorval direct of via het vliegtuigonderhoudbedrijf aan het ABL gemeld kan worden. De mogelijkheid aangegeven in de regeling dat het vliegtuigonderhoudbedrijf als postbus functioneert, is volgens de Europese Commissie, NVLT en de Raad van State ongewenst.

De NVLT constateert dat de vliegtuigonderhoudbedrijven hun certifying staff de verplichting opleggen om de meldingen via het vliegtuigonderhoudbedrijf te melden.

De NVLT meent dat dit een ongewenste situatie is omdat de certifying staff niet meer frank en vrij of anoniem hun melding kunnen doen. Het vliegtuigonderhoudbedrijf kan gewild of ongewild op deze manier druk uitoefenen op melder. Het ABL ondersteunt het vliegtuigonderhoudbedrijf om op deze manier te acteren, bovendien heeft het ABL in samenwerking met de vliegtuigonderhoudbedrijven afgesproken dat het anonimiseringsproces uit de regeling ook door het vliegtuigonderhoudbedrijf uitgevoerd mag worden. Het vliegtuigonderhoudbedrijf anonimiseert de naam van de melder voordat de melding aan het ABL wordt doorgezet. **De NVLT meent** dat deze gang van

zaken in strijd is met de regeling. Het ABL heeft hiervoor de argumentatie dat de doelstelling van de richtlijn het zoveel mogelijk vergaren van informatie beter realiseerbaar is.

Het melden via het veiligheidsmanagement systeem van het 145 bedrijf is in strijd met de regeling melding van voorvallen in de burgerluchtvaart en volgens de NVLT ongewenst. **De NVLT vindt** dat 145-vliegtuigonderhoudorganisaties geen rol mogen spelen in de richtlijn.

De NVLT constateert ook dat het meldtraject van de postbus functie van de 145-vliegtuigonderhoudorganisatie niet formeel is geregeld, m.a.w. er is geen enkele garantie of een verplichte melding van certifying staff via het vliegtuigonderhoudbedrijf ook daadwerkelijk bij het ABL aankomt, of dat de melding bij het ABL ongefilterd aankomt. Het ABL geeft aan dat zij vertrouwen heeft in de vliegtuigonderhoudbedrijven dat zij alle meldingen doorzetten aan het ABL. **De NVLT heeft geconstateerd** dat door onduidelijkheden redenen een vliegtuigonderhoudbedrijf de verplichte meldingen vanuit de richtlijn tot aan juli 2007 niet aan het ABL heeft doorgezet, dit impliceert dat de halfjaar rapportage van het ABL aan de Minister van Verkeer en Waterstaat niet de volledige weergave is geweest van de werkelijkheid. Uit de halfjaar rapportage van het ABL aan de Minister van Verkeer en Waterstaat blijkt ook dat er zich geen onregelmatigheden hebben voorgedaan en dat de inspecteurs van het IVW en het Openbaar Ministerie niet behoeften in te grijpen. De Conclusie uit de halfjaar rapportage was dat de huidige VMS van de belanghebbende organisaties naar behoren functioneren.

De NVLT vindt dat deze conclusie uit de halfjaar rapportage erg premature en verwacht dat n.a.v. de NVLT aandachtsgebieden en standpunten de conclusie wordt bijgesteld.

Indien de postbus mogelijkheid blijft bestaan, dan vind de NVLT dat er een formeel meldtraject protocol moet komen die de postbusfunctie van de vliegtuigonderhoudbedrijven formeel regelt.

Note: vliegtuigonderhoudbedrijven hebben voor de

richtlijn 2003/42 (lees wet luchtvaart art.7.1) geen meldplicht, de meldplicht van voorvallen voor de vliegtuigonderhoudbedrijven komt alleen voort uit de zgn. EASA implementing rule Part-145, AM20-8. De richtlijn 2003/42 omvat een veel groter scala van te melden voorvallen.

Het komt regelmatig voor dat de certifying staff voorvallen constateren waarop direct actie moet worden ondernomen om een eventuele onveilige situatie te voorkomen. Het vliegtuig mag formeel pas vertrekken (los van de verplichte inspectie voorafgaande vlucht de zgn. PFI) als de certifying staff na eventueel benodigd onderhoud het vliegtuig heeft vrijgegeven voor gebruik. Als het vliegtuig niet is vrijgegeven voor gebruik en eventuele dispatch uit de Minimum Equipment List(MEL) is niet mogelijk, dan mag het vliegtuig formeel niet vertrekken. Het is de verantwoordelijkheid van de gezagvoerder of hij zich committeert aan deze formele beslissing van de certifying staff of niet. Wil de gezagvoerder om wat voor een reden toch vertrekken dan heeft de certifying staff op dat moment geen enkele formele mogelijkheid om het vliegtuig aan de grond te houden. Met uitzondering van de gezagvoerder kan alleen de certifying staff als 'last line of defence' bepalen op basis van zijn bevoegdheid, kennis en ervaring of een vliegtuig wel of niet mag vertrekken.

De NVLT vindt dat er een formeel protocol moet komen die deze formele bevoegdheid voor certifying staff regelt, zodat het eventuele vertrek van niet vrijgegeven vliegtuigen voorkomen gaat worden ■

NVLT Bestuur

Referenties: EU richtlijn 2003/42

Wet luchtvaart

Regeling melding van voorvallen in de burgerluchtvaart

Besluit melding van voorvallen in de burgerluchtvaart

ONS Belang

Letten wij op de kleintjes(2)

In ons magazine van mei 2007, schreef ik een artikel dat ging over de positie van categorale bonden in ondernemend Nederland. (Letten wij op de kleintjes?) Dat dit artikel niet zonder reactie zou blijven was te verwachten en die reactie kwam er dan ook, van de FNV. Omdat ieder zijn mening mag hebben zullen we de reactie van de FNV plaatsen op de web site. Ik zal me hier verre houden van commentaar op deze reactie maar één ding moet mij toch van het hart.

Categoraliteit betekent niet dat wij ons niet bekommeren om het algemeen belang. Dat algemeen belang is op bepaalde onderwerpen ook ons belang en wij houden daar dan ook altijd rekening mee. Dat wij niet het voortouw nemen als het gaat over zaken die het algemeen belang voorstaan en niet direct het belang van de technici is een andere zaak en dat laten wij dus aan de bredere bonden over.

Er zijn echter legio onderwerpen die vrijwel alleen de technici aangaan of die voor technici, gezien de effecten van regelingen, een ongewenste uitwerking hebben. Dat is ons belang.

De categorale NVLT is niet voor niets ontstaan. Onvrede en onrust over de uitwerking en de uitvoering van de JAR's (nu EASA PART's) voor m.n. de certifying staff in de jaren negentig van de vorige eeuw is de primaire aanleiding geweest een eigen beroepsvereniging op te richten. De gevestigde bonden hadden hier geen, of in ieder geval onvoldoende, oog voor of toonden in ieder geval onvoldoende belangstelling omdat het niet over arbeidsvoorwaarden ging.

Tijdens de onderhandelingen voor de KLM CAO 2007 – 2009 eerder dit jaar hebben wij het voortouw genomen om te proberen een nieuwe roosterregeling neer te zetten. De ideeën die wij hadden (en nog hebben) waren er primair op gericht om de technici in de toenemende



Ron Scherft

dynamiek van de operatie meer keuze te bieden aangaande arbeidsduur en arbeidstijd en desgewenst meer keuzes te bieden in de roosters waarbij wij het bedrijfsbelang niet uit het oog verloren. Helaas hebben wij dit niet binnen gehaald omdat niet alle bonden hier in mee wilden gaan. Gezien de reactie van de FNV is ons voorstel kennelijk niet begrepen of zou dat voorstel binnen andere domeinen in het bedrijf weer ongewenste effecten kunnen veroorzaken.

Daar, waar wij de functie hebben van beroepsvereniging hebben wij wel de nodige resultaten behaald. Op het gebied van bevoegdheden, m.n. de AML B2 houders binnen KLM waren niet één op één overgegaan van company autorisaties naar de JAR-66 AML. Door inspanning van onze deskundigen op het gebied van wet en regelgeving zijn de bevoegdheden nu aangepast zodat de oude scope weer mag worden uitgeoefend.

De positie van de certifying staff is m.n. binnen de KLM behoorlijk verstevigd. Er is meer duidelijkheid over de verantwoordelijkheden en juridische positie van de certifying staff en er vindt nu ook minder discussie plaats over door de certifying staff genomen beslissingen.

De KLM heeft het initiatief genomen om infor-

matiesessies te houden voor de certifying staff en hun leidinggevend. De NVLT sessie die wij op 15 juni 2006 hebben gehouden stond hier model voor. Tijdens deze sessies werden de mensen geïnformeerd over hun verantwoordelijkheden en aansprakelijkheid wanneer zaken mis gaan. Ook werd nader ingegaan op de meldplicht die er sinds 4 januari 2007 op o.a. de certifying staff rust. Al met al een goed verhaal.

Dat onze mensen van de commissie wet & regelgeving samen met advocaat Jos Smits een grote rol hebben gespeeld in deze zaak mag gerust uniek genoemd worden.

Het is voor het eerst in de geschiedenis dat KLM de verantwoordelijkheden van de certifying staff erkent en daar ook openlijk mee naar buiten komt. De houding van 'beste mensen slaap zacht, het bedrijf waakt over u' is ineens veranderd in een meer realistische kijk op de zaken. Iedereen is zelf verantwoordelijk voor het door hem uitgevoerde of gecontroleerde werk.

De volgende stap zal nu moeten zijn dat ook andere bedrijven de realiteit onder ogen gaan zien en de technici meer gaan waarderen om de rol die zij werkelijk spelen in de onderhoudswereld. Misschien kunnen zij de informatiesessies overnemen en die binnen hun eigen organisatie presenteren?

Op het arbeidsvoorwaardelijk vlak is er ook vooruitgang te bespeuren. Met Transavia zitten we nu in een formeel erkenningstraject waarover de beslissing medio december aan ons wordt medegedeeld. Omdat de CAO onderhandelingen al in januari 2008 van start gaan zijn we op dit moment met kader en leden aan het werk om passende voorstellen klaar te krijgen.

Bij [CHC] ([CHC]) in Den Helder heeft meer dan de helft van de technici zich inmiddels bij de NVLT aangesloten. Ook hier zitten we in de voorbereiding om de erkenning als CAO partij binnen te halen. Omdat dit een kleine vestiging van een groot bedrijf is lijkt het ons een uitdaging met leden en CHC aan de slag te gaan om ook hier aangepaste arbeidsvoorwaarden te gaan onderhandelen.

Al met al wordt het weer een druk jaar 2008. Mede gezien de ontwikkelingen bij de KLM waar een nieuw functie - en loongebouw neergezet gaat worden zullen we vol aan de slag moeten om de Certifying Staff op de juiste plaats te krijgen in de nieuwe hiërarchie zodat de nieuwe inzichten in het belang van de Certifying Staff voor een onderneming ook daadwerkelijk beloond gaan worden.

Een steun in de rug is de alsmaar slechter wordende markt voor vliegtuigtechnici waarin de uitstroom nog altijd groter is dan de instroom.

Gelukkig heeft de luchtvaart weer de wind in de zeilen.

Ik hoop dat ook de leden in 2008 de wind in de zeilen krijgt en ik wens u en de uwen dan ook prettige kerstdagen en een voorspoedig 2008 toe ■

Bestuurder Arbeidsvoorwaarden, Ron Scherft

Nvlt Gadgets,



Het NVLT klokje is voor 15 euro te bestellen door een E-mail te sturen naar: info@nvlt.org

Dag of nacht nachtwerk

's Nachts werken schaadt de gezondheid, dat is bekend. Je zou dan geneigd zijn te denken dat het een goed idee is een week nachtwerk af te wisselen met een week dagploeg. Fout, zeggen Britse wetenschappers. Het afwisselen tussen dag en nacht blijkt nog slechter te zijn dan altijd 's nachts werken.

Eén van de Britse studies ging over mannen op olieboorplatforms. Ze werken daar veertien dagen aan een stuk, telkens twaalf uur per dag, voor ze weer land gaan. Een deel van de olie werkers doet altijd dezelfde shift: de dag of de nacht. Het andere deel werkt een week 's nachts en dan een week overdag, of omgekeerd. In het onderzoek werden zij de afwisselaars genoemd.

De afwisselaars vertoonden meer vermoeidheid, waren minder oplettend tijdens de job en hadden na de maaltijd ongezonde concentraties van vetzuren in het bloed. Uit urinetests bleek ook dat hun melatonineproductie in de war liep. Melatonine is een hormoon dat onze slaap regelt.

Voor chronobiologe Josephine Arendt luidt de conclusie: 'Afwisselen is dodelijk.' Arendt leidde het team van de universiteit van Surrey dat de olieplatformwerkers bestudeerde vanuit een biologisch standpunt.

Slechtste oplossing:

Haar collega-wetenschapper Andrew Smith van de universiteit van Cardiff bestudeerde dezelfde groep arbeiders vanuit zijn eigen specialiteit, de psychologie.

Smith is het eens met Arendt: wie een week nachtshift afwisselt met een week dagshift heeft de slechtst denkbare arbeidsregeling, en loopt een hoger risico op hartstoornissen, op suikerziekte en op andere problemen van het metabolisme.

redactie

Kanker door 's nachts werken

Door 's nachts te werken is er een verhoogde kans op het verkrijgen van kanker. Dit is uit onderzoek gebleken. Kanker kan zich beter ontwikkelen door arbeid in de nacht. Er is dan sprake van een verstoorde biologische klok. Mensen die hun werkzaamheden in het donker verrichten hebben vaker last van borst en prostaatkanker. De wereldgezondheidsorganisatie (WHO) gaat nachtarbeid aanmerken als één van de verhoogde risico's op kanker. Tot op heden stond nachtwerk nog aange merkt als mogelijk risico. In de Westerse wereld werkt één op de vijf werknemers 's nachts. De nu gebruikte studies zijn vooral gericht op werknemers in de zorgsector en in de luchtvaart. ACS de Amerikaanse kankerorganisatie volgt naar alle waarschijnlijkheid deze beslissing! Men is nog niet achter de oorzaak! In de nacht komt de stof melatonine in de hersenen. Dit is een stof waarvan men aangeeft dat het een kanker-remmend effect heeft. Richard Stevens (kankeronderzoeker) gaf aan het in 1987 al vreemd gevonden te hebben dat borstkanker sinds 1930 zich zo ontwikkelde. Dit is tevens de periode dat nachtarbeid op grote schaal ging plaatsvinden ■





NVLT bezoekt Europese Commissie

Na een uitgebreide correspondentie door Rob Swankhuizen (voorzitter Rules&Regulations Committee) met het 'Directoraat Generaal Energy and Transport' van de Europese Commissie was het op 29 juni zover dat we ons visitekaartje konden afgeven in Brussel. Samen met Rob gingen mee Ronald Woudstra (voorzitter NVLT), Jos Smits (NVLT advocaat) en ondergetekende.

We gingen op bezoek bij de Air Safety Unit van het Directoraat Air Transport (DG TREN F3). Dit valt direct onder de Europese Commissie geleid door Europees Transport Commissaris de heer Barrot. Het Directoraat Generaal dient niet te worden verward met de Europees Agentschap voor Luchtvaartveiligheid(EASA). Zij zijn meer de uitvoerders en controleurs. Bij het DG zijn de beleidsmakers actief die regelgeving voorbereiden.

De ontvangst was ietwat chaotisch maar aller-vriendelijkst. Het chaotische deel bestond eruit dat een dag eerder het Directoraat een nieuwe blacklist had gepubliceerd van maatschappijen die het luchtruim van de EU niet meer mochten

binnenvliegen. Dit had zoveel commotie veroorzaakt (m.n. de Indonesiërs waren woedend) dat de directeur van de Air Safety afdeling, de heer Roberto Salvarani, voor spoedoverleg was weggeroepen bij de Europese Commissie.

We spraken daarom met zijn plaatsvervangster Mevr. Alessandra Zampieri (plaatsvervangend hoofd van de Air Safety Unit) en Mr. Ernst Kessler (Beleidsmedewerker).

Als eerste hebben wij ons geïntroduceerd. Een korte uitleg volgde over de ontstaansgeschiedenis van de NVLT en wie wij precies vertegenwoordigen. Het bleek gaandeweg het gesprek dat nog nooit een belangenvereniging van Certifying Staff(CS) had gepraat met het Directoraat. Dit in tegenstelling tot o.a. luchtvaartmaatschappijen, vliegtuigonderhoudbedrijven en belangenbehartigers van vliegers en luchtverkeersleiders.

Eigenlijk een absurde situatie dat tot nu toe geen enkele belangenbehartiger van de CS binnen Europa de weg naar de Europese Commissie heeft gevonden.

De Raad maakt regelgeving waar wij als Certifying Staff dagelijks mee van doen hebben. Er werd dan ook voorzichtig gevraagd: „dus jullie zijn de mensen die stempelen voor uitgevoerde werkzaamheden?”.

Het tweede deel van het gesprek ging m.n. over Directive 2003/42, Occurrence Reporting in Civil Aviation. Naar de mening van de NVLT heeft de CS een bovenmatige invloed op het melden van voorvallen in de Luchtvaart en daarmee op een borging van de vliegveiligheid. De CS komt op alle plekken in het vliegtuig, praat met crews, ziet de status van de vliegtuigen en de klachten waarmee deze kampen en voert haar werkzaamheden uit op luchthavens over de hele wereld. We hebben uitgebreid gepraat over de rol die de CS hierin speelt en in de toekomst zou kunnen spelen.

Concluderend kunnen we zeggen dat het gesprek in een open en constructieve sfeer heeft plaatsgevonden. De NVLT heeft bij de Europese Commissie een bron aangeboord waar we terecht kunnen met vragen en opmerkingen. Dit zowel met betrekking tot bestaande als te implementeren wet- en regelgeving. Inmiddels hebben wij er al dankbaar gebruik van kunnen maken ■

Ferry Laplooi.

We moeten op zoek gaan naar concrete voorbeelden om aan te tonen wat de toegevoegde waarde is van de Europese Unie. Zaken die elk van onze lidstaten niet alleen kan. Samen oplossingen vinden voor veiligheidsuitdagingen, zoals epidemieën (de vogelgriep) of de strijd tegen terrorisme bijvoorbeeld. In mijn sector denk ik aan de strijd tegen ongevallen met vliegtuigen door een lijst op te stellen van dubieuze luchtvaartmaatschappijen.

Jacques Barrot, Europees Commissaris voor Transport

HET WITTE POEDER.....

„Die koffer is niet van mij” !! Een recente uitspraak van een vrouw die de dupe is van drugs-criminaliteit. In een koffer die niet van haar is, maar door criminelen van haar kofferlabel is voorzien, worden drugs van Mexico naar Nederland gevlogen. Op de luchthaven Schiphol wordt de totaal verraste vrouw gearresteerd en verdwijnt gedurende het onderzoek achter de tralies.

Een triest verhaal in de „wereld van Peter Stuyvesant”, dat U niet zal overkomen? Het is echter oppassen geblazen. Ook bij personeel dat in en rond vliegtuigen werkt kan de drugscriminaliteit toeslaan. Je wordt gevraagd om eens een pakje van boord te halen voor een „kennis van een kennis”. Men betaalt er goed voor! Eenmaal op het criminele pad, is er echter geen weg terug. Je wordt gechanteerd, je vrouw en/of kinderen worden bedreigd en het gaat mis.

Je ziet of hoort iets dat niet door de beugel kan. Je vormt daardoor een bedreiging voor de activiteiten van de drugscriminelen en je wordt vervolgens uit de weg geruimd. Ook dat kan er met je gebeuren.

Na aankomst van het vliegtuig is er in een onbeheerd ogenblik opeens een inspectie-luik open. Het vliegtuig heeft ongemerkt bezoek gehad en de spullen zijn van boord gehaald.

Overtrokken? Helaas, het zijn de negatieve kanten van het werken in de internationale luchtvaart. Wees gewaarschuwd: meld zulke gevallen bij een vertrouwenspersoon op het werk. Zorg ervoor dat je er niet alleen voor staat. Wees voorzichtig met het geven van je persoonsgegevens, zelfs dat kan door fouten in verkeerde handen vallen.

Ben Erkens, GWK en bestuurslid NVLT



Overtuigend Vertegenwoordigt

Wij als NVLT zijn er eindelijk in geslaagd om transavia.com te kunnen overtuigen dat ook de NVLT een vakbond is die net als bij de KLM gezien dient te worden als een volwaardige categorale vakbond naast de reguliere bonden.

1 oktober j.l is transavia.com arbeidszaken overgegaan tot een officieel erkenningstraject.

Half december zal arbeidszaken een voorstel gaan doen aan hun directie met betrekking tot de erkenning van onze bond.

Inmiddels zijn we trots om te vermelden dat we het 50ste transavia.com lid hebben kunnen verwelkomen. De gehele technische dienst van transavia.com bestaat uit ongeveer 205 medewerkers (dat is inclusief afdelingen als SQ&A, MP&S, Stores, Engineering etc) en als je dat nog eens afzet tegen de 105 medewerkers van de Certifying Staff dan hebben we een aardig overwicht aan leden op de werkvloer.

We zullen ons er wel van bewust moeten zijn

dat we in de gehele CAO grond wel degelijk een 'kleine' vakbond zijn maar die zeer goed vertegenwoordigd is binnen de Technische Dienst.

We zien bij de KLM dat de NVLT perfect past tussen, en mee kan draaien met de reguliere vakbonden. Zo zien we dat de reguliere bonden het initiatief nemen in landelijke kwesties. Op dat punt monitoren wij als NVLT en waar nodig laten we onze stem horen, maar komt men op het terrein van regelingen voor de Certifying Staff dan heeft de NVLT wel degelijk het heft in eigen handen. Temeer omdat de NVLT direct over de juiste informatie beschikt.

Op het moment van uitgeven van dit magazine zullen we zeker meer weten over de stand van zaken in ons erkenningproces door transavia.com en zullen we jullie per e-mail en/of nieuwsbrief op de hoogte houden.

Momenteel zijn wij achter de schermen druk doende met onze CAO eisen uit te werken en op schrift te stellen. Want de CAO onderhandelingen bij transavia.com zullen omstreeks eind januari 2008 van start gaan. Onze aandacht zal vooral liggen bij het implementeren van de uitkomsten en maatregelen voortvloeiende uit het Berenschot onderzoek in de huidige CAO. Ook

hebben de pensioenen en het nieuwe ontslagrecht onze volledige aandacht. Jullie hebben allemaal het verzoek gekregen per e-mail om jullie eisen met betrekking tot de komende CAO onderhandelingen aan ons kenbaar te maken.

We moeten ook verder vooruit kijken en niet denken dat de NVLT zich alleen bezighoudt met de CAO. Al is dit natuurlijk wel een belangrijk punt maar we zijn primair bezig met het waarborgen van de vliegveiligheid en alles wat daarmee te maken heeft. Zo houden we op dit moment de huidige Europese EASA regelgeving scherp in de gaten. Zo moet de huidige Europese regelgeving vertaald worden naar de Nederlandse regelgeving. Je begrijpt dat wij dat nauwgezet volgen. We hebben al gezien bij onze vliegers dat dit kan leiden tot heftige gevolgen. Ook het controleren, rapporteren en mensen ondersteunen in het melden van voorvallen aan het Analyse Bureau Luchtvaartvoorvallen (ABL) van de IVW en aan transavia.com eigen SQ&A is één van onze taken.

De NVLT heeft als vakbond op technisch gebied de laatste tijd veel contacten weten te leggen in de hogere regionen. Zo zijn we afgelopen juni uitgenodigd bij de Europese Commissie op het hoofdkantoor in Brussel. Daar hebben we gesproken met de plaatsvervanger van de heer Barrot (Europees Commissaris voor Transport), waarmee wij openlijk hebben kunnen spreken over de vliegveiligheid in Europa en dan ook over de verhouding vliegveiligheid in Nederland ten opzichte van de rest van de EU landen.

Ook komen we regelmatig in Den Haag waar we uitgenodigd worden door tweede kamer leden om informatie te verschaffen over diverse luchtvaarttechnische vraagstukken.

Zoals we allemaal hebben gezien richt transavia.com zich momenteel op de Franse markt met transavia.com France. Zo heeft ook de NVLT contacten gelegd in Frankrijk. In Frankrijk heeft men namelijk een identieke vakbond als de NVLT die eveneens opkomt voor de luchtvaart technici namelijk de SNMSAC wat staat voor Syndicat National des Mécaniciens au Sol de l'Aviation Civile (SNMSAC) voor meer informatie: <http://www.snmsac.com>

De NVLT heeft de Franse vakbond afgelopen februari over laten komen naar Nederland om zo de contacten aan te halen tussen de twee bonden en te kijken hoe we elkaar wellicht in de toekomst kunnen helpen.

Ook de nieuwe standaard van de IATA de IATA Operational Safety Audit (IOSA) heeft onze aandacht. Zoals we allemaal hebben kunnen lezen is transavia.com momenteel als airline IATA Operational Safety Audit (IOSA) gecertificeerd wat een zeer mooi gebaar is naar de buitenwereld en aangeeft hoe hoog de kwaliteit is op het gebied van Maintenance Organisation, Flight Operations, Dispatch, Ground Handling, Security, Cargo en Cabin Operations.

Kortom de NVLT is meer dan alleen CAO ■

Peter de Moor



Peter de Moor

DEGAS

NVLT uitgenodigd bij instelling van de Dutch Expertgroep on Aviation Safety (DEGAS).

Op 30 oktober j.l. was in het Ministerie van Verkeer en Waterstaat de aftrap van de nieuw gevormde commissie ofwel adviescollege genaamd Dutch Expertgroep on Aviation Safety (DEGAS). De commissie heeft als belangrijkste taak om gevraagd en ongevraagd advies uitbrengen aan de Minister van Verkeer en Waterstaat over de burgerluchtvaartveiligheid in Nederland, daarnaast kan de commissie ook andere luchtvaart gerelateerde instanties adviseren.

DEGAS is het vervolg op de 1 januari gestopte Veiligheidsadviescommissie Schiphol (VACS). De reden hiervoor is dat de aandachtgebieden van DEGAS naast de burgerluchtvaartveiligheid op en rond Schiphol zijn uitgebreid naar alle burgerluchtvaartveiligheid aspecten in Nederland. DEGAS gaat maximaal gebruik maken van wereldwijde kennis en inzichten op het gebied van luchtvaartveiligheid waardoor de Nederlandse aanpak kritisch bekeken kan worden.

Het nieuwe adviescollege DEGAS werd geïntroduceerd door Michèle Blom hoofddirecteur Inspectie Verkeer en Waterstaat en zal bestaan uit drie vaste leden, een voorzitter en een secretariaat. Daarnaast kan DEGAS zich laten ondersteunen door externen die afhankelijk van de adviesvraag ingeschakeld worden. De voorzitter is Benno Baksteen voormalig gezagvoerder en voormalig voorzitter van de vliegervakbond VNV en thans ook voorzitter van het Platform Nederlandse Luchtvaart, hij wordt bijgestaan door de vaste leden de Amerikaan Bill Voss President 'Flight Safety Foundation' en de Noor Per Arne Skogstad voorheen DG Civil Aviation in Noorwegen en vice-president van Eurocontrol.

De NVLT heeft de mening of met deze buitenlandse heren de naam 'Dutch Expertgroep' nog wel tot zijn recht komt.

Het adviescollege komt ongeveer 15 keer per



Rob Swankhuizen

jaar bij elkaar. Het adviescollege gaat geen taken overnemen van reeds bestaande advies organen of platformen. Ook houdt het adviescollege zich niet bezig met individuele luchtvaartveiligheid zaken zoals het analyseren van voorvallen.

Als er processen in Luchtvaartwet en regelgeving zijn die niet naar behoren functioneren dan kan het adviescollege hierin een rol spelen. Zij kunnen en mogen onafhankelijk de Minister van Verkeer en Waterstaat informeren. Ook brengen zij advies uit over de aansluiting van de Nederlandse luchtvaartveiligheid situatie op de internationale ontwikkelingen.

In 2011 worden de werkzaamheden en resultaten van DEGAS geëvalueerd. Daarna wordt besloten of het adviescollege een permanente adviestaak krijgt. DEGAS is bij Koninklijk Besluit ingesteld.

De NVLT heeft Benno Baksteen aangegeven dat indien nodig wij zeker van zijn adviescollege gebruik gaan maken ■

Rob Swankhuizen

NVLT gaat verhuizen

NVLT kantoor op nieuwe locatie

Het vertrouwde gebouw 70 op Schiphol Oost wordt afgebroken. Er komt een Maintenance Boulevard, waarbij gebouw 70 het veld moet ruimen. Geruchten gaan dat er een nieuwe motorenshop gevestigd wordt. Dat is goed voor de werkgelegenheid, maar slecht voor de NVLT huisvesting. De huur werd ons opgezegd en we moesten zoeken naar iets nieuws.



oud

Samen met Peter Rimmelzwaan heeft Rene Vagenaar gezocht naar een geschikte nieuwe locatie.

1. Het moest bereikbaar zijn voor iedereen die op Schiphol Oost en Schiphol Centrum werkt.
2. Het mocht niet duurder zijn dan de huidige locatie.
3. Het moet goed toegankelijk zijn voor iedereen die met het openbaar vervoer komt.
4. Er moet voldoende parkeergelegenheid zijn.

Dat alles samen werd uiteindelijk gebouw 144 op Schiphol Oost. Gelegen aan het Stationsplein nummer 326 (het is het nummer van de brievenbus in de hal van gebouw 144). We hebben 3 kamers op de 2e etage gehuurd (met vliegtuig-zicht, het is aan de vliegveldzijde waar we naar toe gaan, een prachtig uitzicht van boven). Parkeren is deels met een parkeerschijf langs de doorgaande weg en deels op P57 middels betaald parkeren.

De eerste week van december 2007 hopen we over te kunnen zijn. Telefoon, fax en e-mail blijven hetzelfde. Onze postbus op Schiphol zeggen we op. Alle post in het vervolg sturen aan:

NVLT

Gebouw 144, kamer 225
Stationsplein 326
1117 CK Schiphol Oost

Tel: 020-3483492
Fax: 020-3483496



nieuw

Lid worden van de Nederlandse Vereniging Luchtvaarttechnici

Door dit formulier in te vullen geeft u aan dat u een lidmaatschap van de NVLT wenst. De NVLT kent twee soorten van lidmaatschap welke zijn:

- Standaard lidmaatschap voor 15 euro.
- Uitgebreid Lidmaatschap voor 25 euro per maand.

De beide vormen van het lidmaatschap staan omschreven in het huishoudelijke reglement dat openbaar te vinden is op onze website: <http://www.nvlt.org> De vakbondsbijdrage zit bij KLM en Transavia.com in het cafetaria systeem. Als u dit formulier opstuurt ontvangt u ook een hardkopie van het huishoudelijke reglement. Ook ontvangt u naast het uitgebreide aanmelding formulier het NVLT welkomst pakket. Bent u lid van een andere vakbond, dan is het opzegtermijn meestal 3 maanden, tijdens deze overbruggingsperiode bent u geen contributie aan de NVLT verschuldigd.

Waarom lid te worden van de NVLT

- De NVLT als organisatie bied u alle informatie en praktische hulp gerelateerd aan uw werk.
- De NVLT staat voor solide arbeidsvoorwaardelijke onderhandelingen met uw werkgever.
- De NVLT heeft als doel de positie van CS te verbeteren.

Voornaam/Achternaam (mw,hr) _____

Adres _____

Postcode en woonplaats _____

Telefoonnummer/GSM _____

E mail adres _____

Bedrijf _____

Functie _____

Bevoegdheden _____

Dit formulier kunt u sturen naar:
De Nederlandse Vereniging van Luchtvaarttechnici
Stationsplein 326 1117CK Schiphol

Column

Ambitie

Een Amerikaanse zakenman stond aan de pier van een klein Mexicaans vissersdorpje terwijl een klein bootje aanmeerde. In het bootje lagen enkele grote gele tonijnen. De Amerikaan complimenteerde de Mexicaan met de vangst en vroeg hem hoe lang het duurde om deze vissen te vangen.

De Mexicaan antwoordde: „Slechts een korte tijd.” De Amerikaan vroeg vervolgens: „Waarom bleef je niet langer op zee om meer vis te vangen?” „De vissen die ik gevangen heb, zijn voldoende om mijn familie te voeden” antwoordde de Mexicaan. „Maar” zei de Amerikaan „Wat doe je dan de rest van de dag?” De Mexicaanse visserman zei: „Ik slaap ’s morgens uit, vis een beetje, speel met mijn kinderen, neem een siësta met mijn vrouw, in de avond ga ik naar het dorp en drink wat wijn en speel gitaar met mijn vrienden, ik heb dus eigenlijk de hele dag van alles te doen.”

De Amerikaan zei: „Ik heb gestudeerd op Harvard en ik kan je helpen. Je moet dagelijks langer vissen en met de winst een grotere boot kopen. De hogere winst die je dan maak, investeer je in meerdere boten. Uiteindelijk heb je dan een hele vissersvloot. Vervolgens koop je een visverwerkingsfabriek. Op deze manier controleer je geheel het product, het productieproces en de distributie. Je verhuist naar Mexico City, dan Los Angeles en uiteindelijk naar New York. Vandaar uit bestuur je dan je nog steeds groeiende onderneming.”

De Mexicaan vroeg: „Maar, hoe lang zal dit allemaal duren?” De Amerikaan antwoordde: „15 tot 20 jaren.” „Maar wat dan?” vroeg de Mexicaan. De Amerikaan lachte en zei: „Dat is juist het mooiste. Zodra de tijd rijp is geef je aandelen uit en verkoop deze aandelen op de beurs en zal je heel rijk worden, je zal miljoenen verdienen.” „Miljoenen?En dan wat?”, Vroeg de Mexicaan. De Amerikaan zei: „Dan kun je met pensioen gaan. Verhuis je naar een klein kustplaatje waar je tot laat in de ochtend kan uitslapen, met je kinderen spelen, een siësta houden met je vrouw, ’s avonds naar het dorp gaan om wijn te drinken en gitaar te spelen met je vrienden.”

Albert Hagen (met dank aan J v Gemenen)