NVLT MAGAZINE

JAARGANG 4, NR 1, MAART 2008

.jpg

ONS Belang

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 2007voor. 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.

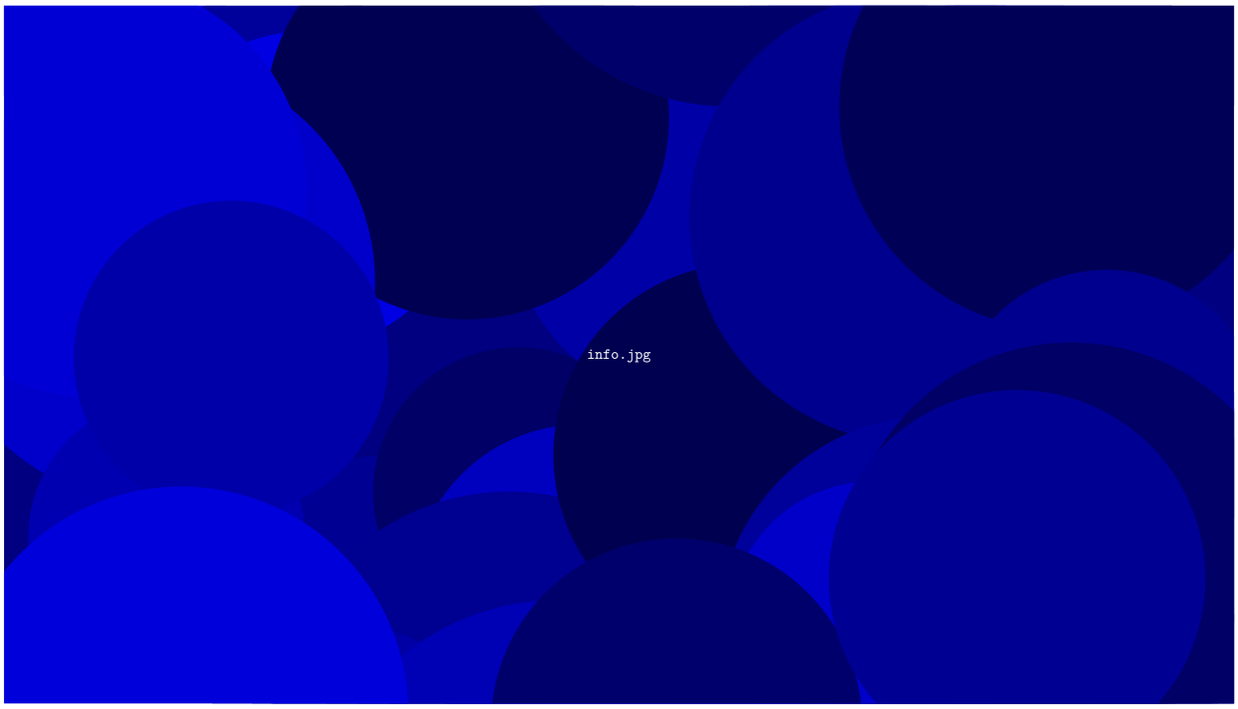
Een heel zorgelijke ontwikkeling van de laatste tijd is de situatie bij **Martinair** Het is bekend dat bedrijven in de luchtvaartsector door de jaren heen zo hun ups en downs kennen. Ook bij **Martinair** hebben ze in het verleden goede en slechte tijden gekend. Maar zo slecht als de vlag er op dit 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

ONS Belang

Letten wij op de kleintjes(2)

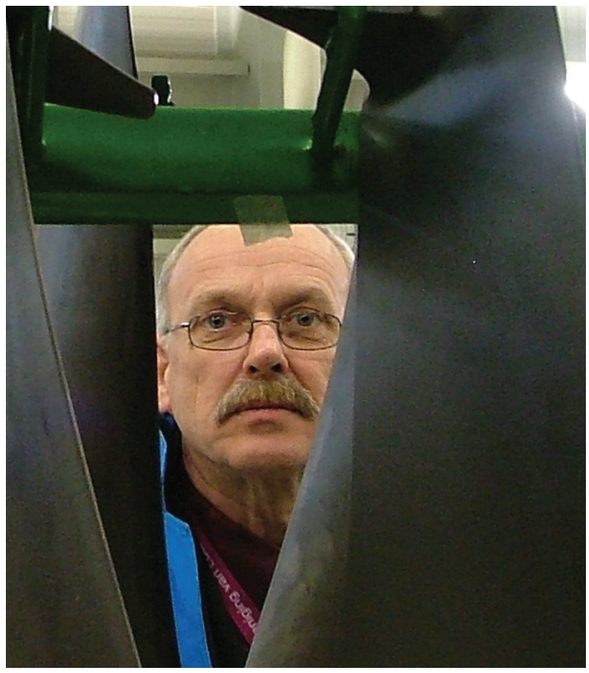
In ons magazine van mei 2007, schreef ik een artikel dat ging over de positie van categorale bonden in ondernemend Nederland. (Letten wij op de kleintjes?) Dat dit artikel niet zonder reactie zou blijven was te verwachten en die reactie kwam er dan ook, van de FNV. Omdat ieder zijn mening mag hebben 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 leidinggevenden. 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.

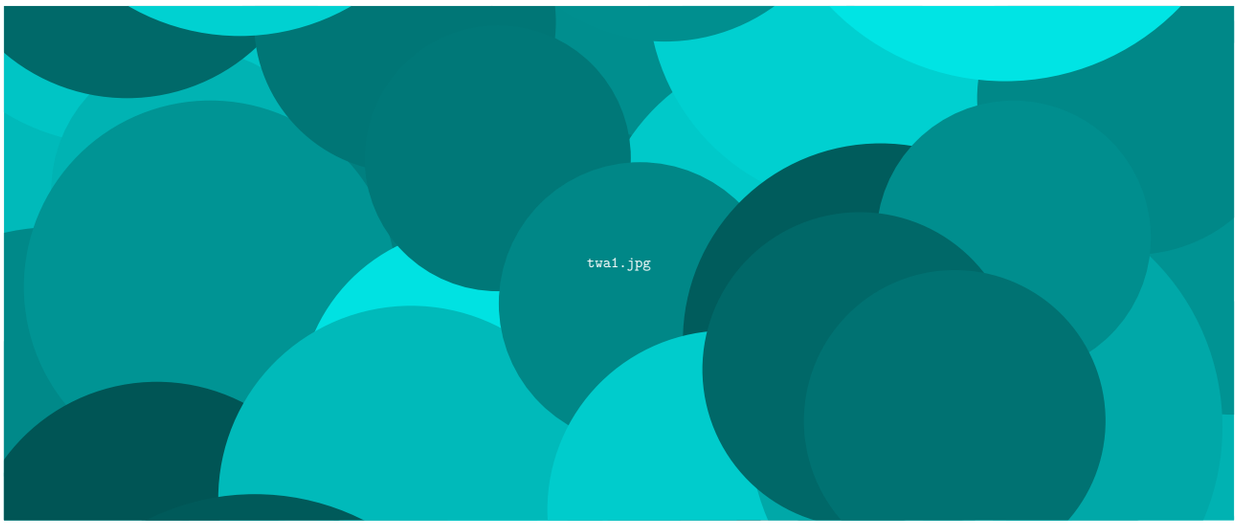
Gelukkig heeft de luchtvaart weer de wind in de zeilen.

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



Werken als GWK bij transavia.com.

De Technische Dienst van **transavia.com** bestaat uit ongeveer 140 medewerkers verdeeld over 7 ploegen. Deze ploegen voeren zowel het lijnonderhoud als hangaaronderhoud uit aan ongeveer 30 vliegtuigen van de types B737-700 en B737-800. Zoals velen weten heeft **transavia.com** geen vaste hangaarploegen of lijnploegen. Je werkt zowel op de lijn als in de hangaar in een verhouding van 2/3 lijnwerk en 1/3 hangaarwerk volgens een vast 7 weeks rooster.

De TD is niet alleen op Schiphol gevestigd maar heeft ook dependances op Rotterdam Airport en op Eindhoven Airport. Op Rotterdam zijn permanent drie vliegtuigen gestationeerd en op Eindhoven is één vliegtuig gestationeerd, alleen in de winter. In het hoogseizoen ligt de nadruk op de nachtdiensten op de lijn: dan moet je in een korte tijd ongeveer 26 vliegtuigen inspecteren door middel van STO checks, klachten verhelpen en vervolgens vliegtuigen gereedstellen voor de eerste vlucht van de dag door middel van een preflight. Dit alles doe je met een team van 20 man bestaande uit GWK's/monteurs/hulpmonteurs aangevoerd door twee teamcoördinatoren.

Omdat **transavia.com** nergens in Europa technisch personeel gestationeerd heeft, komt het regelmatig voor dat er GWK's/monteurs vanuit Schiphol overgevlogen worden om het vliegtuig ter plaatse te repareren. Dat gebeurt als een vliegtuig strandt op een vliegveld met een NO-GO en er op dat vliegveld geen Certifying Staff voor handen is van een JAR145 erkend bedrijf.. Zo'n klus is natuurlijk altijd weer een avontuur op zich.

Het werk in de hangaar bestaat uit verschillende taken, van kleine tot uitgebreide werkpakketten met 6000-uurs kaarten. Ook moet je regelmatig diverse modificaties uitvoeren. Natuurlijk voeren we in de hangaar ook grote klussen uit zoals: motoren wisselen, fan bladen smeren, stabilizer jack screws wisselen tot zelfs het verwisselen van complete onderstellen.

In de wintermaanden ligt de nadruk vooral op het werk in de hangaar, met name op het ombouwen van vliegtuigen die uitgeleased gaan worden. 's Winters worden er zoveel mogelijk vliegtuigen uitgeleased omdat **transavia.com** een seizoensbedrijf is dat in de winterperiode eigenlijk teveel vliegtuigen heeft op Schiphol. Door lease constructies gaan de vliegtuigen bijvoorbeeld naar Sun Country in Minneapolis , Air Paradise in Indonesië en SpiceJet in India. Ook komt het voor dat GWK's (vrijwillig)meegaan op ad hoc vluchten als technische ondersteuning naar allerlei bestemmingen zoals b.v. Finland, diverse landen in Afrika tot zelfs de Bahamas's waar we onder andere scheepsbemanningen naar toe vliegen ■

Kortom: als GWK bij **transavia.com** ben je verzekerd van een afwisselende dynamische baan.
Peter de Moor

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 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

8 8

8 8