

NVLT MAGAZINE

Nederlandse Vereniging van Luchtvaart Technici

8e JAARGANG winter 2012

In dit nummer o.a.

- Gedoseerde samenwerking met de Unie
- Crisis in eigen huis
- Wie wil mijn baan!
- Transavia info
- Trouble shooting....
- Amerikaanse onderhoudmonteur vrijgesproken
- In de Media
- KLM faseert haar MD11 uit
- Nieuwe MRO op Schiphol?
- Verklaring van "geen bezwaar"

Van de voorzitter;

In dit magazine, dat wij vanaf nu nog maar één keer per jaar uitgeven, nemen we je mee door de gebeurtenissen van het jaar. Een opmerkelijk jaar kan je wel zeggen!

Eind 2011 hebben we besloten de "proefaansluiting bij de UOV/MHP" om te zetten in een vaste verbintenis per 2012. Bij CHC in Den Helder zijn we samen gaan werken met vakbond De Unie waardoor onze leden nu vertegenwoordigd worden aan de cao-onderhandelingstafel.

Bij Transavia hebben we een akkoord bereikt over de cao. We zijn daar gegroeid tot de op één na grootste bond na het FNV.

Bij Martinair hebben we een groei spurt doorgemaakt die heeft geleid tot aanvraag van de erkenning als cao partij. Die aanvraag is afgewezen, maar er ligt een toezegging om na het afsluiten van de cao (waarvoor de onderhandelingen al lange tijd gaande zijn) weer verkennende gesprekken te voeren.

Nadat we bij de KLM in december 2011 tussenafspraken hebben gemaakt over de cao voor dat jaar hebben we geconcludeerd dat we meer informatie nodig hebben over de situatie van de KLM en de luchtvaart in het algemeen. Daartoe hebben we vele gesprekken gehad om die situatie goed in beeld te krijgen. Op het moment van schrijven zijn de onderhandelingen voor de cao die per oktober 2011 effectief had moeten worden nog niet afgerond. De Part-66 is vastgelegd in het tussenprotocol en de toeslag staat als een huis.

2012 kenmerkt zich ook als het jaar waarin grote reorganisaties bij de KLM en Martinair zijn ingezet. VO-werkwijzen en securing our future bij KLM. Omschakelen van Martinair M&E naar Regional Jet Center. Beide bewegingen leiden tot overcapaciteit binnen de organisaties. We moeten elkaar bij de hand houden om ongeschonden uit deze ombuigingen te komen.

Bij de KLM-groep wordt nog steeds vastgehouden aan "keeping the family together". Dat betekent ook dat technici wel eens ander (tijdelijk) werk zouden moeten gaan doen dan ze gewend zijn. We werken over de grenzen van de 3 technische diensten en, als daar afspraken over gemaakt zijn aan de cao tafel van KLM, ook tijdelijk buiten de KLM groep.

Dat moet dan maar, want nu er een beeld ontstaat van de maatregelen die voortkomen uit het regeerakkoord is behoud van werk bijzonder belangrijk geworden.

Als NVLT zullen we onze uiterste best doen om de voorwaarden te helpen scheppen de economische storm in de luchtvaart te doorstaan. Daarbij is nu al te voorzien dat onze koopkracht de komende jaren een deuk zal oplopen. We kunnen alleen proberen die deuk zo klein mogelijk te houden.

In 2013 moeten we er maar het beste van maken.

Mede namens het bestuur en commissieleden wil ik jullie een fijne kerst en alvast een gezond en gelukkig 2013 toewensen.

Ron Scherft

Leden informatie

In augustus heeft het bestuur besloten de manier waarop wij onze leden van informatie voorzien drastisch te wijzigen. Wij hebben helaas moeten besluiten de frequentie waarmee we het Magazine uitgeven terug te brengen van viermaal per jaar naar eenmaal per jaar. We geven het Magazine alleen nog uit in december.

Daarnaast zullen we iedere twee maanden een vernieuwde nieuwsbrief uitgeven. De eerste is in oktober uitgebracht. Voor alle andere berichten gebruiken we nu nieuwsflitsen die direct op de NVLT website worden gezet als daar aanleiding toe is. Het is wel zo dat informatie die echt alleen voor de leden bedoeld is gewoon via de post op het woonadres wordt bezorgd.

Ron Scherft.

Foto voorblad - Cockpit A380
© Airbus Industrie

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
Web-site: www.nvlt.org
E-mail: info@nvlt.org
Ledenadministratie:
E-mail: leden@nvlt.org

Redactie NVLT magazine:
R. Vagevuur - R. Scherft - F. Laplooi
Opmaak: J. van Braam
Drukwerk: de Lepper
Noord Scharwoude
E-mail: redactie@nvlt.org



Voorspoedig

en

Gezond

2013

Gedoseerde samenwerking met De Unie.

Al sinds 2008 zijn we bij CHC Helicopters in Den Helder bezig om erkenning te krijgen als cao-partij. In februari 2010 zijn we zelfs naar de rechter gestapt om die erkenning af te dwingen. CHC had geen enkele behoefte om de NVLT binnen te halen ondanks het feit dat we het grootste deel van de technici als lid mochten verwelkomen. Wij werden niet representatief gevonden en CHC ontkende dat er sprake zou zijn van een bijzondere beroepsgroep met bijzondere behoeften.

De rechter in Alkmaar heeft in kort geding de eis tot erkenning toegewezen. Helaas besloot CHC in hoger beroep te gaan en in oktober 2010 heeft de rechtbank in Amsterdam het vonnis van de rechtbank Alkmaar vernietigd. Dat gebeurde slechts enkele dagen voordat we als (nog steeds) erkende partij aan de onderhandelingen voor een nieuwe cao zouden beginnen. Dit was een bijzonder teleurstellende ontwikkeling voor de leden. We hadden een mooi pakket voorstellen klaargemaakt waar we nu op het laatste moment niets meer mee konden.

De Unie hoorde van ons dilemma en heeft contact met ons opgenomen. In een één-op-één gesprek tussen NVLT en Unie-woordvoerders zagen we dat onze wederzijdse voorstellen redelijk op één lijn lagen. In goed overleg hebben we toen besloten van beide lijstjes één gecombineerde lijst te maken waarmee de Unie de onderhandelingen bij CHC zou ingaan. Zo gezegd, zo gedaan. Na een hele korte periode van onderhandelen werd er een akkoord gesloten waarin veel van onze eisen waren ingewilligd. Er was hier sprake van een eerste samenwerking tussen NVLT en de Unie.

Nadat wij een onderzoek hadden laten doen naar de haalbaarheid van cassatie tegen het vonnis in hoger beroep bleek dat er onvoldoende zekerheid was dat cassatie zou slagen. We hebben CHC toen even in de ijskast gezet. De cao was afgesproken tot en met 2013 dus dat gaf even rust.

Omdat we toch iets wilden doen voor onze leden in Den Helder hebben we begin dit jaar weer met De

Unie gesproken. In overleg en met toestemming van de leden is besloten onze NVLT leden in te schrijven als geassocieerd lid van De Unie. Hiermee kregen ook onze leden inspraak en stemrecht in cao-zaken. Gelijktijdig

werd de bestuurder van De Unie vervangen door een andere bestuurder die wij al van het Unie Service Center inhuurde om de cao-onderhandelingen en reguliere overlegzaken bij transavia.com voor ons te doen. Op deze manier worden nu de Unie leden én de NVLT leden

vertegenwoordigd door één bestuurder onder de vlag van De Unie maar wel in tegenwoordigheid van Unie én NVLT kaderleden.

In 2013 zullen weer de onderhandelingen van start gaan waarin een nieuwe cao bij CHC moet worden afgesloten. Wij wensen Huug Brinkers en onze wederzijdse kaderleden veel succes. Het zal de ultieme test worden van onze samenwerking!

Ron Scherft.

**Een bijzonder beroepsgroep
met bijzondere
behoefte**

CRISIS IN EIGEN HUIS

Hoewel ook bij mij thuis de broekriem een gaatje strakker moet, gaat het hier over andere zaken dan de privéomstandigheden. De crisis in Europa komt aan het eind van zijn vierde jaar. Zuid-Europese landen als Spanje, Portugal, Italië en Griekenland glijden steeds dieper in een recessie. Frankrijk doet het ook niet goed en het einde is nog niet in zicht. Onze Europese bollebozen komen nu bijna dagelijks bij elkaar om een oplossing te vinden voor de problemen. Tot dusver zonder succes. Griekenland was eigenlijk al een failliete boedel op het moment dat ze toetraden tot de Euro Zone. Een aantal landen – waaronder Nederland – waren tegen toetreding van Griekenland in die Euro Zone. Helaas hebben wij het niet alleen voor het zeggen en worden we geacht toch vooral geld te blijven storten om landbouw en industrie in economisch minder sterke Eurolanden te kunnen blijven financieren.



Nog een beetje naar Griekenland, dat we tien jaar geleden buiten de Euro wilden houden, zonder enige garantie het geld ooit nog eens terug te zien. We betalen duur voor ons lidmaatschap!

Waar Europa ook goed in is, is het pesten van de luchtvaart. Een industrie die eigenlijk altijd al moet overleven op hele smalle winst- en verliesmarges. Wat zei Richard Branson ook al weer toen hem gevraagd werd hoe je miljonair wordt? "Eerst moet je zorgen dat je miljardair wordt en dan begin je een luchtvaartmaatschappij".

Dat vat de situatie in de luchtvaart wel zo'n beetje samen.

Terug naar Europa. Het Europese Emission Trading System is even een jaar in de ijskast gezet. De rest van de wereld was niet geneigd met Europa mee te gaan. Sterker nog: Amerika, China en nog wat belangrijke mogendheden dreigden met tegenmaatregelen. Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen werd een verbod opgelegd voor ETS te betalen. De Chinese overheid dreigde met het intrekken van grote vliegtuigorders bij Airbus. Een wereldwijde regeling is acceptabel, maar Europa wilde weer het beste jongetje in de klas zijn. Op deze manier is er van een 'level playing field' absoluut geen sprake en is ETS een grote bedreiging voor de Europese luchtvaart. Emirates gniffelt in zijn knuistje.

Daarnaast is er nog de bedreiging van het 'passenger claim programma' van de EU. Bij vertraging betalen maar weer. Ook hier volstreekte onduidelijkheid wanneer je als maatschappij wel moet betalen en wanneer niet. Er moet een flinke natuurramp plaatsvinden voordat je als maatschappij een excuus voor je vertraging hebt. Tenminste, als er niet een hoge rechter is die dat weer geen excuus vindt.

De wereld om de luchtvaartmaatschappijen doen het goed. Luchthavens, verladers, oliemaatschappijen, air traffic control en ga zo maar door, verdienen nog steeds aan de luchtvaartmaatschappijen. Zij verhogen rustig hun tarieven omdat alles zo duur wordt. Geldt dat dan niet voor de luchtvaartmaatschappijen? Overheden kennen landingsrechten toe aan Jan en alleman. Dat brengt voor de overheid als belangrijke aandeelhouder van Schiphol flink veel geld in het laatje. Dat veel van de nieuwe klanten aan het hoge eind van het (niet zo) level playing field opereren, deert schijnbaar niemand.

Ach.... Dan hebben we ook nog de Nederlandse overheid! Die tast nog eens diep in de zakken van het volk. Dat volk verzet zich toch nauwelijks of niet, dus daar kunnen de laatste muntjes dan ook wel worden weggehaald. We moeten het overheidstekort terugbrengen naar onder de drie procent. En dat wel zo snel mogelijk zodat we ons hoofd fier omhoog kunnen houden en naar Europa kunnen roepen "Kijk ons eens braaf zijn."

Dat daardoor de economie in het slob raakt, vinden ze schijnbaar niet belangrijk. We gaan even geen verbouwinkje doen en we kopen dit jaar ook even geen nieuwe auto. Gevolg: nog meer werkloze bouwvakkers en autoverkopers (om maar wat te noemen).

Geld uitgeven aan vliegreesjes doen we ook niet graag. Het moet goedkoop en wij als luchtvaartmensen moeten dat maar voor elkaar zien te krijgen. Wij alleen. De wereld rond de luchtvaart plukt alleen de vruchten van onze noeste arbeid. Dag en nacht in touw om toch maar een betrouwbaar product af te leveren. Het vliegtuig moet wel veilig zijn anders gaan we niet vliegen hoor...!

Dit is een beetje het decor waartegen cao-onderhandelingen bij de luchtvaartbedrijven zich

afspelen. Van een kale kip kun je geen veren plukken, zeggen ze wel eens maar dat is wel de realiteit waar onze onderhandelaars mee geconfronteerd worden. Slachtpartijen bij Iberia, SAS en Air France. British doet het ook niet best. Lufthansa voert grote besparingsprogramma's door. Het grote overleven is begonnen. Hoeveel van deze bedrijven zullen over tien jaar nog in de lucht zijn? Wie het weet, mag het zeggen maar als onderhandelaar voor een vakorganisatie is het moeilijk in te schatten of de mensen die je vertegenwoordigt over vijf of tien jaar nog wel een baan hebben in de luchtvaart.

KLM doet het relatief gezien nog redelijk maar het moet niet slechter worden. Ook daar moet een grote afslanking komen als ze in de toekomst nog bestaansrecht willen hebben. En dat willen ze. Dat is wel zeker!

Wij, als NVLT, hebben samen met de leden besloten om voor werkgelegenheid te gaan en zijn bereid daar grote offers voor te brengen. De gemiddelde leeftijd van de KLM'er is 47 jaar. Voor de technici geldt zelfs een iets hogere gemiddelde leeftijd. Dan wil je niet op straat komen te staan. Met de Haagse plannen ten aanzien

van de WW en ontslagrecht ziet je toekomst er dan niet florissant uit. Dat, tenzij je bereid bent in het Midden-Oosten te gaan werken maar daar is ook niet voor iedereen een plaats te vinden.

Op het moment van schrijven hebben we met KLM een onderhandelingsresultaat weten te bereiken. Onze leden hebben een nieuwsbrief ontvangen waarin het resultaat wordt toegelicht.

In het kort houdt het resultaat in; productiviteitsverbetering, een nullijn voor de komende jaren en fors inleveren van arbeidsplaatsen. Wat hebben we daarvoor terug? Een baangarantie! Er wordt flink wat van de KLM-leden gevraagd. Bereidheid tot (tijdelijk) uitoefenen van een andere dan de eigen functie binnen de KLM maar ook daarbuiten. Detachering buiten de luchtvaart is niet uitgesloten. Maar altijd weer die zekerheid van terugkeer in de functie en bedrijf. Dat is nu belangrijk en daar gaan we voor!

Ron Scherft.

Wie wil mijn BAAN!

Help, ik vergrijs!

De pensioengolf komt er aan. Hij is dan wel iets naar de toekomst gedrukt door alle veranderingen in de pensioenwetgeving en andere maatregelen die vroegpensioen moeten ontmoedigen, maar die pensioengolf komt er.

Het is nacht. Met een klein ploegje technici wordt naarstig gewerkt om een GEgo motor onder een tripple 7 te hangen. Zwaar werk gezien de grote en de daaruit voortspruitende onhandelbaarheid van het tien ton zware geval. Het is een uur of vier s 'morgens als de bouten op torsie staan en we voor het eerst iets kunnen gaan eten en drinken. Daar zitten we dan met z'n zessen aan het ontbijt, diner of wat dan ook. Ik kom snel tot de conclusie dat het plaatje niet klopt. Twee hartpatiënten, twee herniaklanten, een avio gwk en ik, een beetje te oud voor dit gezeul.

Wie wil dit werk doen! Het loopt geen storm op de opleidingen voor vliegtuigmonteur. Sterker nog, de hele techniek lijkt links te blijven liggen als de jeugd een beroepskeuze moet gaan maken. Ik heb jaren geleden al eens geschreven dat techniek niet sexy meer is (als het dat al ooit geweest is)

Moet het er werkelijk toe leiden dat onze vliegtuigen straks allemaal in Oost Azië, India of oost Europa in



onderhoud zijn? Alleen omdat wij het niet meer willen doen? Dan duurt het niet lang meer voordat we het niet meer kunnen!

Wat mij betreft is dit een onwenselijk toekomstbeeld en het is de verantwoordelijkheid van de luchtvaartmaatschappijen om de juiste mensen binnen te halen en te zorgen dat ze goed worden opgeleid.

het is de verantwoordelijkheid van de luchtvaartmaatschappijen om de juiste mensen binnen te halen en te zorgen dat ze goed worden opgeleid.

Haal ze jong binnen en leid ze zelf op. Vliegers worden ook door de maatschappijen zelf opgeleid dus waarom niet de technici?

In het verleden had KLM zelf een bedrijfsschool. Zo ook Fokker en andere bedrijven. Het was allemaal te duur. Extern zagen

we het NLC en later de ROC's opkomen die het allemaal beter konden en tegen een aantrekkelijk tarief. Wat is daar nog van overgebleven? Niet veel. Lege klassen en een laag slagingspercentage. Er zijn nauwelijks scholen die EASA gecertificeerd zijn. Waar is de LTS? Hoe velen klungelen er nog zelf aan hun brommertje en blijven daardoor aan de techniek "hangen"....

Heren werkgevers, ik smeeek jullie! Zorg dat er straks iemand is die mijn baan wil en er voor zorgt dat jullie miljoenen kostende vliegtuigen, stipt en veilig het luchtruim kunnen kiezen!

Ron Scherft.

Transavia het beste jongetje van de klas?



Het zijn roerige tijden in de vliegtuigbranche. De tijden van grote winsten liggen duidelijk achter ons. Overal om ons heen zien we de gevolgen van de crisis. Zo ook in de luchtvaartbranche. Transavia heeft duidelijk een slag geslagen om de hand op de kosten te leggen en daarnaast meer productie te draaien.

Transavia gaat de productie verschuiven van Schiphol naar de regio waar transavia toekomstperspectief in ziet. Zo is er uitbreiding op Rotterdam Airport en heeft ook Eindhoven Airport een explosieve groei doorgemaakt. In 2013 zal er ook groei zijn op deze vliegvelden wat zeker ook arbeidsvoorwaardelijke veranderingen met zich mee zal gaan brengen. De NVLT houdt dan ook deze ontwikkeling met een kritisch oog vanaf de zijlijn in de gaten, al begrijpen we de nut en noodzaak van deze move van transavia.

Als we terug kijken op 2012 zien we dat we met transavia een mooie CAO hebben kunnen afsluiten ondanks de situatie waar de economie nu in verkeert. Wel zien we dat transavia haar personeelsbestand van haar grondpersoneel sterk aan het afslanken is. De NVLT is wel van mening dat de grenzen, zeker bij haar doelgroep certificering staff zijn bereikt. Zo zien we dat er soms meer ingehuurd personeel op de werkvloer is ten opzichte van eigen transavia personeel. Dit kan af en toe voorkomen door onvoorziene omstandigheden maar zeker niet de norm worden.

We zien ook dat transavia het beste jongetje van de klas (lees KLM-AirFrance groep) aan het worden is. Het concept transavia begint zijn vruchten af te werpen en zo zien we dat transavia Nederland dit jaar rond de nullijn en wellicht een kleine winst zal gaan maken wat ook geldt voor de Franse poot van transavia.

Transavia Frankrijk gaat waarschijnlijk dit jaar voor het eerst zwarte cijfers schrijven wat dan ook voor Transavia Nederland een bijdrage in de inkomsten zal genereren. Transavia Frankrijk is in 2007 opgericht en is 60% van AirFrance en 40% van transavia Nederland. Kortom, ook dit biedt een goed toekomst perspectief.

In Nederland heeft de NVLT het druk achter de schermen. Zo hebben we het na het afsluiten van een CAO 2011-2013 druk met het uitwerken van transavia's wensen als het actualiseren van de wisseldiensttoeslag en het een modernisering van het CAO. Bij dit laatste zijn we aan het bestuderen in hoeverre het mogelijk is om een CAO a la Carte in te gaan voeren. Informatie hierover zal, als de plannen wat concreter worden,

natuurlijk als eerste gedeeld worden met de NVLT leden en wat wij transavia nadrukkelijk hebben medegedeeld is dat er voor beide issues draagvlak bij de leden moet bestaan. De leden zullen dus beslissen over het al dan niet invoeren. Aangezien er wijzigingen in het CAO noodzakelijk zijn, zullen deze zaken onderwerp van gesprek zijn in de CAO onderhandelingen van 2013.

Een onderwerp wat de NVLT, de VNV en transavia ook bezig houdt, is het voornemen dat de vliegers de preflight inspecties op transavia homebases Amsterdam & Rotterdam zullen gaan lopen. Momenteel doen de transavia vliegers al de preflight inspecties op buitenstations echter heeft transavia nu ook het plan om de preflights op AMS en RTM door de vliegers te

laten doen in plaats van kundig en ervaren technisch personeel. De NVLT heeft hier het afgelopen jaar in diverse gesprekken met de VNV en

transavia over gehad. Zowel de VNV als de NVLT staan niet te popelen om deze werkwijze in te gaan voeren. Behalve dat dit ten koste gaat van arbeidsplaatsen voor de groep certificering staff, vinden wij het ook geen fijn gevoel dat er amper meer een techneut bij het vliegtuig komt en er wat betreft de vliegveiligheid er een te groot offer gebracht gaat worden.

Zonder al te somber over te komen, transavia is zeker in het luchtvaartwereldje een gezond bedrijf aan het worden.

De sectie transavia van de NVLT bestaande uit Erik Kramer, Jeroen Peiffer, Martijn van Wijk, Peter de Moor & Huug Brinkers wensen alle leden van de NVLT en dan specifiek de transavia leden een goed en gezond 2013 toe!!

Peter de Moor

Transavia gaat de productie verschuiven van Schiphol naar de regio waar transavia toekomstperspectief in ziet. Zo is er uitbreiding op Rotterdam Airport en heeft ook Eindhoven Airport een explosieve groei doorgemaakt.

Transavia CAO-werkgroep Actualisering Wisseldiensttoeslag van start

Bij het CAO-akkoord Grond van voorjaar 2012 is door Transavia en de vakorganisaties afgesproken om in samenwerking te komen tot een methode voor de actualisering van wisseldiensttoeslagen. Het startsein daarvoor is op 29 november gegeven met de kick-off van een werkgroep bestaande uit vertegenwoordigers van verschillende vakorganisaties, experts van Transavia op arbeidszaken, roosters en indelingen, en controlling. De werkgroep zal haar bevindingen presenteren aan CAO-partijen. Deze zullen in overeenstemming besluiten tot al dan niet definitieve invoering c.q. invulling en de voorwaarden waaronder dit kan plaatsvinden.

Wat is actualisering?

Vandaag de dag wordt de WDT iedere zes maanden berekend aan de hand van het geplande rooster en standaard uitbetaald aan medewerkers die onder dat rooster vallen, ongeacht de daadwerkelijk gelopen diensten. Actualisering wil zeggen dat wisseldiensttoeslag (ofwel WDT) wordt berekend en uitbetaald op basis van actueel gelopen roosters. Ofwel: de betaling wordt gekoppeld aan de actuele zwaarte van gelopen diensten.

Waarom actualisering?

Bij de huidige werkwijze maakt het niet uit of een medewerker veel of weinig zware diensten voor zijn rekening neemt. De hoogte van de WDT verandert niet, de zwaarte van het gelopen rooster wel. Echter, WDT is bedoeld als compensatie van die 'bezwaarlijkheid'. Actualisering leidt tot een eerlijker verdeling van wisseldiensttoeslag. Wie veel nacht- en/of weekenddiensten loopt ontvangt een hogere WDT dan iemand die er minder voor zijn rekening neemt.

Waarom niet?

Actualisering is geen bezuinigingsmaatregel. Uitgangspunt is dat het totale volume aan uitgekeerde wisseldiensttoeslag in de oude en nieuwe systematiek gelijk zal zijn.

Voor wie?

De nieuwe methodiek zal worden opgenomen in de CAO Grondpersoneel en van toepassing zijn op alle ruim 200 grondmedewerkers in wisseldienst.

Wat gaat de werkgroep doen?

De werkgroep Actualisering Wisseldiensttoeslag zal een voorstel formuleren voor de manier waarop actualisering plaats kan gaan vinden. Er zal worden gekeken hoe het beste om kan worden gegaan met relevante aspecten uit de CAO, zoals WDT-betaling bij het opnemen van verlof, bij verzuim, of de zogenaamde 'dienst elders'. Daarbij zal de werkgroep onderzoeken hoe andere bedrijven die werken met WDT op basis van gelopen diensten dit doen. Er zal rekening worden gehouden met de pensioenopbouw (wisseldiensttoeslag is immers pensioendragend), effecten voor individuele medewerkers en gedragenheid van de voorstellen bij de groepen medewerkers die het betreft.

De werkgroep, die ongeveer iedere 2 weken bijeen komt, heeft als doel om per 1 mei 2013 advies uit te brengen aan de CAO-partijen.

Wie nemen er deel?

Namens de vakorganisaties: Dolf Polders en Graham Sturgess (CNV Vakmensen), Erik Kramer (NVL), Sjoerd van der Wielen (FNV), Jeroen Peiffer (lid OCTD en OR Roostercommissie)

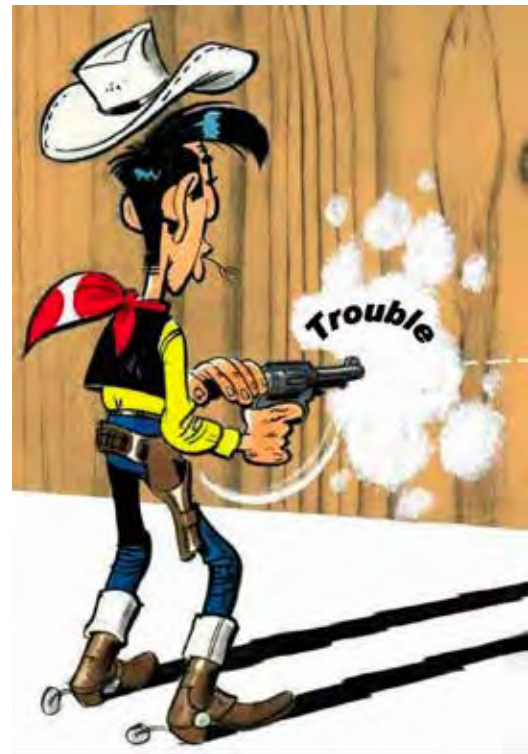
Namens Transavia: Annemarie Donker (Arbeidszaken), Wil Blaas (OCC Duty Manager / Planner), Paul Overduin (Planner TD), Pieter Schuitemaker (Controller Operationele Zaken)

De werkgroep wordt voorgezeten door Robert-Jan Korenromp (Sr. Programmamanager) van Transavia.

Heb je vragen of opmerkingen, dan kun je daarmee terecht bij alle werkgroepleden. We zullen via dit kanaal regelmatig verslag doen van onze vorderingen.



Troubleshooting, simple test, ben ik daar nu voor bevoegd?



Deze vraag werd en wordt nog dagelijks door certifying staff en het management van de 145-bedrijven gesteld. De reikwijdte van bevoegdheden voor certifying staff Cat A, B1 en B2 is voor velen lange tijd onduidelijk geweest. Welke werkzaamheden en in welke ATA's mocht men nu het uitgevoerde onderhoud certificeren. In het voorgaande NVLT magazine van voorjaar 2012 ben ik al op deze vraagstelling ingegaan en heb aangegeven dat de Europese Commissie de Part's had geamendeerd en enigszins had verduidelijkt. De bijbehorende AMC's, die de EASA dit voorjaar heeft gepubliceerd, geven op deze Part's een uitgebreide toelichting. De bovenstaande vraag zou dus met de nieuwe AMC's in de hand gemakkelijk door een ieder beantwoord moeten kunnen worden. Ik denk dat het wat gecompliceerder ligt. De reikwijdte van de bevoegdheden m.a.w. scope van authorization van de cat B1 en B2 zijn vergroot. Voor de cat A is ook een ander verduidelijkt namelijk: hij en/of zij mag niet de werkzaamheden zoals 'troubleshooting' uitvoeren en certificeren. Werkzaamheden die vallen onder een 'simple test' en die binnen zijn bevoegdheid zijn, mag hij dus wel uitvoeren en certficeren.

De B1 is nu gerechtigd om werkzaamheden certificeren in 'Avionic systems'. De B2 mag nu werkzaamheden certificeren in 'Mechanical systems'. Uiteraard komt de vraag naar voren: Wat zijn nu 'Avionic systems', 'Mechanical systems' en 'Electrical systems'? Deze vraag heeft de EASA beantwoord in de Annex to Decision 2012/004/R en deze toelichting als 'Guidance Material' verwerkt, zie: GM 66.A.20(a) Privileges.

Electrical system means the aircraft electrical power supply source, plus the distribution system to the different components contained in the aircraft and relevant connectors. Lighting systems are also included in this definition. When working on cables and connectors which are part of these electrical systems, the following typical practices are included in the privileges:

- Continuity, insulation and bonding techniques and testing;
- Crimping and testing of crimped joints;
- Connector pin removal and insertion;
- Wiring protection techniques.

Avionics system means an aircraft system that transfers, processes, displays or stores analogue or digital data using data lines, data buses, coaxial cables, wireless or other data transmission medium, and includes the system's components and connectors. Examples of avionics systems include the following:

- Autoflight;
- Communication, Radar and Navigation;
- Instruments (see NOTE below);
- In-Flight Entertainment Systems;
- Integrated Modular Avionics (IMA);
- On-Board Maintenance Systems;
- Information Systems;
- Fly-by-Wire Systems (related to ATA27 "Flight Controls");
- Fibre Optic Control Systems.

NOTE:

Instruments are formally included in the privileges of the B2 licence holders. However, maintenance on electromechanical and pitot-static components may also be released by a B1 license holder.

De overgebleven systemen vallen m.i. onder de kwalificatie 'Mechanical systems'.

Deze werkzaamheden mogen nu door de B1 en B2 gecertificeerd worden, maar dan wel onder de bepaalde voorwaarde die hieronder staat vermeld:

-work on avionic systems requiring only simple tests to prove their serviceability and not requiring troubleshooting.

De voorwaarde voor de B1 geeft aan dat hij/zij werkzaamheden zoals storingen, verwisselingen en testen mag uitvoeren in de 'Avionic systems' tot en met het niveau van een 'simple test'. Troubleshooting is dus niet toegestaan!

De vraag is nu: Wat verstaat men onder 'troubleshooting' en wat onder een 'simple test'? Waar ligt nu het verschil, vallen ze allebei onder storing zoeken of niet. Een simple test kan toch ook een gedeelte zijn van troubleshooting. Wat valt nu onder wat?

Ik zal een voorbeeld geven van wat het dilemma voorheen was. Bijvoorbeeld als er in het vliegtuig een klacht opgeschreven was over een oven die niet functioneerde en de technicus swapped (omzetten) de oven controllers om uit te kunnen zoeken waar het technische probleem zich bevond dan kan ik me voorstellen dat men zich afvroeg of deze handeling nu onder een 'simple test' of onder 'troubleshooting' viel. Op zich een belangrijke vraag omdat het voor de certificering staff helder en duidelijk moet zijn welke werkzaamheden en over welke systemen hij vanuit zijn bevoegdheid mag certificeren.

Note: Ik moet er helaas nogmaals de nadruk op leggen dat het buiten zijn bevoegdheid certificeren van werkzaamheden een strafbaar feit is. Immers de C.R.S. over deze werkzaamheden is onrechtmatig afgegeven. Dat betekent dat het vliegtuig formeel vertrekt in een niet-luchtwaardige conditie!

Het antwoord wat nu een 'simple test' en wat nu 'troubleshooting' is, staat gedefinieerd in de geupdate AMC 66.20(a):

Simple test means a test described in approved maintenance data and meeting all the following criteria:

1. *The serviceability of the system can be verified using aircraft controls, switches, Built-in Test Equipment (BITE), Central Maintenance Computer (CMC) or external test equipment not involving special training.*

And-

2. *The outcome of the test is a unique go-no go indication or parameter, which can be a single*

value or a value within an interval tolerance. No interpretation of the test result or interdependence of different values is allowed.

And-

3. *The test does not involve more than 10 actions as described in the approved maintenance data (not including those required to configure the aircraft prior to the test, i.e. jacking, flaps down, etc., or to return the aircraft to its initial configuration). Pushing a control, switch or button, and reading the corresponding outcome may be considered as a single step even if the maintenance data shows them separated.*

Het bleek niet simpel te zijn om een 'simple test' te kunnen definiëren. Toch is het de EASA gelukt met medewerking van veel input van sectorpartijen zoals de NVLT.

Let op, men moet wel aan alle voorwaarden voldoen voor een 'simple test'. Voldoet men niet aan 1 van de stappen dan is het geen 'simple test' maar 'troubleshooting'!

De AMC 66.20(a) geeft de volgende definitie voor 'troubleshooting' aan:

Troubleshooting means the procedures and actions necessary to identify the root cause of a defect or malfunction using approved maintenance data. It may include the use of BITE or external test equipment.

Het zal duidelijk zijn dat afhankelijk van de fabrikant men verschillende namen voor het troubleshooting gebruikt zoals: FIM Fault Isolation Manual, TSM Trouble Shooting Manual. De vliegtuigfabrikanten binnen en buiten Europa hebben geen formele verplichting om de bovenstaande definities van de 'simple test' en 'trouble shooting' in haar Manuals te implementeren. De Amerikaanse luchtvaartautoriteit F.A.A. geeft geen enkele duidelijkheid over wat zij onder de "simple test" en "troubleshooting" verstaan. Uit de definities is vast komen te staan dat een 'simple test' op een eenvoudige manier binnen 10 stappen uitgevoerd zou moeten kunnen worden en dat het resultaat van deze test op een eenvoudige manier zonder mogelijke andere interpretaties getoond wordt. Alle andere storingen en defecten die niet volgens een 'simple test' op te lossen zijn, vallen onder 'troubleshooting'. De methodiek van het storing zoeken bij 'troubleshooting' heeft een grotere diepgang waarvoor meer kennis is vereist van de betreffende systemen.

R. Swankhuizen

Amerikaanse onderhoudsmonteur vrijgesproken voor schuld aan Concorde crash



12 jaar na de crash heeft een Franse beroepsrechter de veroordeling wegens meervoudige doodslag voor de ramp met de Concorde in 2000 tegen luchtvaartmaatschappij Continental Airlines vernietigd. Continental Airlines, twee van zijn werknemers en een oud-kernlid van de directie van de Franse luchtvaartautoriteiten zijn door het beroepshof van Versailles op 29 november j.l. allen ontslagen van strafrechtelijke rechtsvervolging voor de crash die op 25 juli 2000 vlakbij Parijs plaatsvond en waarbij 113 doden vielen te betreuren.

De Amerikaanse luchtvaartorganisatie werd in 2010 door de rechtbank van Pontoise in Frankrijk nog veroordeeld tot een boete van 200.000 euro en moest een miljoen euro aan schadevergoeding betalen aan Air France wegens imagoschade. De rechtbank oordeelde toen dat de vliegtuigmaatschappij Continental schuldig was aan de ramp.

John Taylor, onderhoudsmonteur bij Continental, werd toen ook schuldig verklaard. Hij kreeg een boete van 2.000 euro en een voorwaardelijke celstraf van vijftien maanden opgelegd. De monteur zou begin juli 2000 op de luchthaven van Houston onderhoud hebben gepleegd aan het betreffende toestel een DC-10 van Continental. Taylor werd schuldig bevonden aan nalatigheid door het feit dat hij een verkeerde titanium strip van 43 cm op de motor van de DC-10 had bevestigd. De rechtbank had vastgesteld dat nadat de DC-10 in take off was gegaan de titanium strip van de motor was losgeraakt en op de landingsbaan was terecht was gekomen. Dit had er toe geleid dat een van de banden van de Concorde werd beschadigd en stukken rubber de brandstoftank hadden doorboord. Kort daarna ontstond er brand aan boord en stortte het vliegtuig neer.

De veroordelingen zijn nu in beroep verworpen. De beroepsrechter oordeelde dat hoewel Continental en de monteur fouten hebben gemaakt, dit niet voldoende is om hem en Continental wettelijk aansprakelijk te houden voor de slachtoffers. Bovendien werden strafrechtelijke vervolgingen wegens nalatigheid voor het voormalige hoofd van de Franse luchtvaartautoriteiten DGAC wegens het niet adequaat toezicht gehouden te hebben op naleving van de



veiligheidsprocedures en de toenmalige supervisor van de onderhoudsmonteur die het werk van de monteur niet zou hebben gecontroleerd afgewezen. Volgens de rechter waren er meerdere factoren binnen Air France en de Franse overheid zelf die bijdroegen tot de crash. De Franse overheid hield de Concorde te lang operationeel. Het toestel begon tekenen van veroudering te tonen en ook het ontwerp van het landingsgestel en de vleugel betekenden grote veiligheidsrisico's. Er bleken wel vaker klapbanden voor te komen, en meer dan eens ontbrak er een onderdeel aan het landingsgestel. Ook het feit dat de bemanning de informatie negeerde dat de wind gekeerd was en zij nu te maken had met een tailwind, droeg bij tot het ongeluk.

De rechtbank bevestigde wel dat de Amerikaanse luchtvaartmaatschappij 1 miljoen euro moet betalen aan Air France. De argumentatie was dat Continental, die twee jaar geleden fuseerde met United Airlines, nog steeds civielrechtelijk aansprakelijk is voor de geleden schade in verband met de Concorde crash. Om deze reden wordt Continental door Air France aangeklaagd om 15 miljoen Euro aan Air France te moeten betalen.

Bron: Le figaro, Le monde, AFP

In de media

BRUSSEL - De Europese Commissie is niet te spreken over de inzet van de landen om het Europese luchtruim te verenigen in een Single European Sky. Europees commissaris Siim Kallas overweegt juridische stappen te nemen richting de lidstaten om ze te dwingen werk te maken van de eenmaking van het Europese luchtruim. Dinsdag verstreek een belangrijke deadline.

Het zeer gefragmenteerde luchtruim in Europa brengt extra kosten van circa 5 miljard euro per jaar met zich mee, zo berekende Brussel. Omdat er geen één Europees luchtruim is, vliegen vliegtuigen gemiddeld 42 kilometer per vlucht om. Dat betekent meer brandstofverbruik en meer uitstoot van CO₂. Bovendien is ook de passagier de klos omdat de hogere kosten daarvoor worden doorberekend in de tickets, aldus de Europese commissie.

Brussel vergeleek het Europese luchtruim met het Amerikaanse. Dat laatste is om en nabij even groot, heeft meer vliegverkeer, maar de kosten liggen half zo hoog. Het Europese luchtruim is nu verdeeld op basis van de 27 landsgrenzen en wordt teruggebracht naar 9 luchtruimblokken.

Wilma Mansveld, de nieuwe Nederlandse staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, zei vorige week in antwoord op Kamervragen van D66 dat zij prioriteit wil geven aan Single European Sky. Dit is volgens Mansveld van groot belang, vanwege de potentiële besparingen voor economie en milieu.

Bron; Luchtvaartnieuws.nl



Egyptian investigators have failed to

pinpoint the cause of the fire which destroyed an Egypt Air Boeing 777-200 at Cairo. But the inquiry suggests a possible short-circuit or other fault resulted in electrical heating of the first officer's oxygen system hose, stored beneath the right-hand cockpit window. This oxygen-rich environment contributed to the intensity and speed of the blaze which occurred as the twinjet was preparing to operate a service to Jeddah. "The cause of the fire could not be conclusively determined," admits the Egyptian civil aviation ministry's central aircraft accident investigation directorate. "It is not yet known whether the oxygen system breach occurred first, providing a flammable environment, or whether the oxygen system breach occurred as a result of the fire."

A short-circuit might have resulted from contact between oxygen system components and aircraft wiring, if multiple wiring clamps were missing, or fractured, or if wires were incorrectly installed. Routine checks by the crew, in preparation for the 29 July 2011 flight, revealed the oxygen system pressure was normal. But while the pilots waited for the last few passengers to board, the first officer said there was a "bang" from the right side of his seat and he saw a 10cm "crack" appear in the side-wall adjacent to the oxygen mask. The cockpit-voice recorder captured a "pop" followed by a hissing noise, similar to the escape of pressurised gas, says the inquiry. "I unfastened the seat-belt immediately and stood up very quickly," the first officer told investigators. "At the same time the captain left his seat quickly. The smoke and fire were spreading very quickly. After that, the captain ordered me to get out of the cockpit." The captain attempted to extinguish the fire but said: "The fire bottle was completely depleted without any influence on the fire intensity."

Investigators say the aircraft was immediately evacuated through two forward left-hand doors and fire-fighting personnel arrived after 3min. The fire was extinguished and aircraft cooling was completed around 90min after the blaze broke out. "The aircraft experienced major damage resulting from the fire and smoke," says the inquiry. But there were no fatalities among the 317 occupants, although seven individuals suffered mild smoke inhalation. Three years earlier an ABX Air Boeing 767-200 preparing to depart San Francisco suffered a fire in the supernumerary

compartment behind the cockpit. The crew had similarly mentioned hearing popping and hissing sounds at the time.

US investigators attributed the fire to a "lack of positive separation" between electrical wiring and conductive oxygen system components. This allowed a short circuit to breach a combustible oxygen hose which fed a rapid fire. The National Transportation Safety Board pointed out, in its inquiry into the ABX event, that the US FAA had failed to require installation of non-conductive oxygen hoses. In the wake of the Egypt Air fire the FAA has ordered the replacement of hoses on 777s with non-conductive versions to reduce the risk of combustion.

Bron; Flight Global.com

FRANKFURT - Lufthansa wil de kosten bij het langeafstandsvervoer de komende jaren stevig terugdringen. Dat stelde de Duitse luchtvaartmaatschappij maandag in een brief aan zijn personeel. De kosten bij de lange vluchten moeten in 2015 met 10 procent zijn teruggedrongen en moeten in 2025 een vijfde lager zijn dan vorig jaar. Die bezuinigingen zijn volgens Lufthansa noodzakelijk vanwege de stijgende brandstofkosten en de toenemende concurrentie van luchtvaartmaatschappijen uit de Golfstaten.

Lufthansa wil vooral snijden in de brandstofkosten en de contracten met toeleveranciers. De nieuwe besparingsdoelen kunnen echter ook gevolgen hebben voor het personeel, aldus de luchtvaartmaatschappij.

Het nieuwe besparingsprogramma maakt deel uit van de eerder aangekondigde reorganisatie die vanaf 2015 jaarlijks 1,5 miljard euro moet opbrengen.

Bron; Luchtvaartnieuws.nl



LONDEN - Air France-KLM en het Amerikaanse Delta Air Lines willen het Britse Virgin Atlantic samen overnemen. Delta praat inmiddels

met Singapore Airlines over de overname van het belang van 49 procent dat Singapore in Virgin heeft. Dat meldde zondag de krant The Sunday Times.

Als dit lukt, zou Air France-KLM vervolgens een deel van het belang (51 procent) van Virgin-oprichter Richard Branson opkopen, waardoor Branson de controle over zijn luchtvaartmaatschappij zou verliezen. Branson heeft al eerder aangekondigd na te denken over de (gedeeltelijke) verkoop van Virgin Atlantic. In februari vorig jaar zouden Delta en Air

France-KLM ook al een poging hebben gedaan om de luchtvaartmaatschappij in handen te krijgen, maar de gesprekken daarover liepen stuk op de prijs en het gebruik van de merknaam Virgin, zo meldde The Sunday Times.

Bron; Luchtvaartnieuws.nl



SCHIPHOL - KLM wil in 2013 een systeem testen waarmee vliegtuigen elektrisch kunnen taxiën. De

luchtvaartmaatschappij heeft daarover een intentieovereenkomst gesloten met het Wheel Tug, een bedrijf dat een elektromotor in het neuswiel van Boeing 737's kan inbouwen. Dat meldt Michiel van Dorst, hoofd vliegdiens bij KLM, in het Haarlems Dagblad.

Wheel Tug, een in Gibraltar gevestigd bedrijf, heeft eerder dit jaar in Praag al succesvolle tests met het systeem uitgevoerd. Daarbij was het systeem geïnstalleerd op een Boeing 737-700 van Germania. Voordat KLM het systeem op de Boeing 737 gaat testen moet vliegtuigbouwer Boeing het nog certificeren.

Door te taxiën met behulp van een elektromotor zijn forse kostenbesparingen mogelijk. Tijdens het taxiën draaien de motoren niet, waardoor geen kerosine wordt verbruikt. "We schatten in dat een Boeing 737 hiermee 200.000 liter per jaar kan uitsparen", zegt Van Dorst. Een ander voordeel is dat het bij vertrek niet meer nodig is dat een trekker het toestel eerst achteruit duwt, omdat de vliegers zelf achteruit kan rijden.

Gewicht

KLM wil in de praktijk test of de elektrische motor in het neuswiel echt goed werkt. "Met welke snelheid kan je door een bocht gaan? Hoe is de bediening, wanneer bepaal je wanneer je bij de start de motoren aanzet en wat zijn de kosten en baten, zegt Van Dorst. "Je moet zo'n systeem niet alleen kopen en installeren, maar het weegt ook 140 kilo en dat betekent dat je weer iets meer kerosine verbruikt tijdens de vlucht." Als de techniek en opbrengsten bevallen, overweegt KLM het systeem aan te schaffen voor de vloot van vijftig Boeing 737's. "Maar we kijken ook nog naar andere systemen van concurrenten. Zo is het ook mogelijk een elektrische motor in het landingssysteem aan te brengen op de wielen die in het midden onder de romp zitten." Luchtvaartmaatschappijen El Al, Jet Airways, Israir, Alitalia en Onur Air hebben al contracten getekend voor de aanschaf van WheelTug-systemen voor Boeing 737's en Airbus A320's.

Bron; Luchtvaartnieuws.nl



Er is sprake van onzekerheid en onrust onder het personeel van VLM Airlines Nederland, onderdeel van Air France-KLM

dochterbedrijf CityJet. Er wordt volgens vakbond FNV Bondgenoten al jaren onderhandeld over een cao, maar tot nu toe zonder resultaat. Nu Air France-KLM de onderneming van de hand wil doen neemt de onrust onder de 180 werknemers toe, meldt bestuurder Jan van den Brink van FNV Bondgenoten.

"De kruik gaat zolang te water tot hij breekt. De mensen zijn het nu zat", zegt Van den Brink. Volgens hem heeft het personeel sinds 2008 geen salarisverhoging gehad. "Elke keer horen dat er geen ruimte is voor een loonsverhoging, dat wordt op een gegeven moment niet meer gepikt." Acties staan vooralsnog niet gepland. "Het personeel is zeer begaan met de reizigers en zal niet snel het werk neerleggen. Maar de spanningen beginnen dusdanig hoog op te lopen dat we niets meer uitsluiten."

VLM Airlines Nederland vliegt onder de vlag van CityJet vanaf Rotterdam The Hague Airport en Eindhoven Airport met Fokker 50's. Ondanks een negatief advies van de Ondernemingsraad (OR) is volgens FNV Bondgenoten ook besloten tot de sluiting van Eindhoven, waarvandaan CityJet nu nog drie keer per dag naar Londen City vliegt. Het feit dat CityJet te koop staat maakt de situatie er voor het personeel niet beter op, vindt Van den Brink. "Ze willen dat hun arbeidsvoorwaarden zijn vastgelegd zodat ze meer zekerheid hebben zodra de nieuwe eigenaar op de stoep staat."

Volgens de vakbondsbestuurder toont VLM Airlines zich welwillend, maar doet verder niets. "Afspraken worden vertraagd of uitgesteld, stukken worden niet aangeleverd en kaderleden worden niet vrijgemaakt om voorwerk te doen. Vorig jaar november stonden we op precies het zelfde punt als nu. We zijn dus helemaal niets opgeschoten."

CityJet weigerde donderdagochtend iets over de kwestie te zeggen. "Wij hebben geen commentaar", zegt woordvoester Karen Gillo tegenover Luchtvaartnieuws.nl.

Bron; Luchtvaartnieuws.nl

KLM faseert haar Md11 vloot uit

Eind 2012 heeft KLM 4 MD11 kisten uitgefaseerd. De overige 6 zullen in 2014 uit de vloot verdwijnen. Het is met pijn in het hart dat ik nu voor de tweede keer een vloot van 'Wasemkappen' uit moet zwaaien. In 1981 begon ik mijn loopbaan als GWK met een DC10-bevoegdheid. Sinds mijn terugkeer bij KLM na mijn militaire dienstplicht in 1975 werkte in als monteur aan o.a. de DC10. Een lastige dame. Vrachtdeurmodificaties, slat kabels vervangen en zo nog wat manco's die verholpen moesten worden. Altijd weer die verrekte motor twee. Lastig bij te komen en als er iets was zat

het altijd daar op 8 meter hoogte. Ik snap nu nog niet waarom ik me later toch weer heb laten strikken om de MD11 te gaan doen. Gewoon een opgepompte DC10 met dezelfde nukken en weer die ellendige motor op 8 meter hoogte.

Toch gaat die kist aan je kleven en ik zal haar gaan missen!

Ron Scherft.



NVLT Kaderleden zetten zich ook volgend jaar weer in voor de leden.

Het mag best gezegd worden dat het bestuur er trots op is dat zoveel kaderleden zich dagelijks inzetten om de belangen van de NVLT leden bij de verschillende bedrijven te behartigen. Naar onze mening is voor hen het woord commitment een gemeen goed. Op de foto is een NVLT vergadering te zien van kaderleden welke alle werkzaam zijn bij de KLM. De groep bestaat uit collega's uit de KLM medezeggenschap van afdelingen Line-en Base maintenance en gepensioneerden. Omdat het



bestuur het belangrijk vindt om een zo open en transparant mogelijk beleid te voeren, komen de kaderleden elke eerste vrijdag van de maand met enkele leden van het bestuur bij elkaar. De omstreeks 30 kaderleden kunnen zaken aandragen en hun mening met het bestuur delen. Belangrijke beslissingen van het bestuur worden eerst met de kaderleden besproken. De vergaderingen zijn er ook om er voor te zorgen dat NVLT standpunten naar leden en de bedrijven worden uitgelegd en uitgedragen. Het bestuur is er van overtuigd dat juiste communicatie over en weer tussen de kaderleden, hun achterban en het bedrijf, tot een grotere professionalisering zal leiden.

Het bestuur

'Laten we nu eens kijken of we een paar stress-opwekkende gebeurtenissen in uw leven kunnen vinden. Ik hoorde u zojuist iets zeggen over een grote boze wolf die geregeld opdrukt en bij uw huis probeert in te breken...'

Nieuwe MRO op Schiphol?

Nee, het is het oude vertrouwde Martinair dat op nieuwe leest onderhoud gaat verzorgen aan regionale airliners. Het rommelt binnen Martinair. Het bedrijf wordt onderverdeeld in drie eenheden te weten; Cargo, Vliegsschool en het Regional Jet Center. Ja je leest het goed. Maintenance & Engineering van Martinair gaat in het vervolg door het leven onder de naam Regional Jet Center (RJC)

Het RJC zal vanaf april volledig verantwoordelijk zijn voor het onderhoud aan de KLC Embraer E190 vloot. Tot dit moment was Nayak Aircraft Services volledig verantwoordelijk voor het onderhoud van de hele KLC vloot. Op dit moment gaat er iedere week een machine over naar RJC. Ondanks het feit dat het de bedoeling was dat ook de Fokker machines over zouden gaan naar RJC zal dit tot zeker 2015 niet gebeuren en blijven die machines nog bij Nayak in onderhoud.

Omdat met ingang van januari 2013 de MD11 voor onderhoud wordt overgedragen aan KLM E&M, zal daardoor bij Martinair (RJC) overcapaciteit ontstaan.

Nog maar kort geleden zag het er naar uit dat met de geplande overgang van de volledige KLC vloot naar RJC ook de overcapaciteit in de KLM hangaar 10 voor een deel kon worden geabsorbeerd door detachering van KLM'ers bij RJC. Helaas ging dit op het laatste moment niet door.

In 2013 zal het RJC zijn intrek nemen in hangaar 73. RJC en Nayak zullen daar dan zij aan zij werken aan vliegtuigen van KLC. Omdat het weghalen van de Embraer bij Nayak ongetwijfeld ook zo z'n effecten heeft op de werkgelegenheid hopen we maar dat de verstandhouding goed zal zijn. Personeel van twee bedrijven die elkaar beconcurreren onder hetzelfde dak? Hoe zal de sfeer zijn onder de medewerkers van beide bedrijven...? Het is even afwachten.

Inmiddels hebben we er voor de derde maal bij Martinair op aangedrongen de NVLT te erkennen als cao-partij. Dat was eerder al twee maal afgewezen maar wel met de aantekening om na het afsluiten van de cao (Martinair) opnieuw verkennende gesprekken te gaan voeren.

Gezien de ontwikkelingen binnen de KLM-groep vinden wij het tijd ook onze leden bij Martinair (RJC) te gaan vertegenwoordigen. Wij hebben er alle vertrouwen in dat die erkenning er in 2013 komt.

Het vrachtbedrijf Martinair wordt op korte termijn geïntegreerd in de KLM vrachtdivisie. Al het personeel dat met vracht te maken heeft, wordt in de KLM-cao ondergebracht. Alleen personeel van het RJC en de vliegsschool blijven vooralsnog onder de eigen cao. Wij zijn van mening dat ook die medewerkers in de KLM-cao zouden kunnen worden ondergebracht.

Ron Scherft.



Verklaring van geen bezwaar

Nodig voor alle werknemers in de beschermde gebieden op Schiphol?

Op 31 oktober heeft de vakbond CNV het initiatief genomen om een symposium over de 'verklaring van geen bezwaar' (VGB) te organiseren. Het symposium werd onder leiding van het CNV en met medewerking van de luchthaven Schiphol, KLM en de AIVD op Schiphol gehouden. De bedoeling van het symposium was om belanghebbenden te informeren over de in's and out's van de VGB en vragen te beantwoorden. Men kon vooraf en op het symposium relevante vragen stellen m.b.t. de Schipholpas en daaraan gerelateerde en verplichte VGB.

Op het symposium werden verschillende presentaties gehouden. Het hoofd van het Badge Center van Schiphol gaf een uitleg over wat haar rol was in de aanvraag en afgifte van de Schipholpas. De Schipholpas is nodig als men op beveiligde en de beschermde gebieden (secured restricted area's SRA) werkzaamheden moet uitvoeren. Het Badge Center werkt nauw samen met de Koninklijke Marechaussee (KMAR). De KMAR controleert de identiteitsbewijzen en doet namens de AIVD het benodigde verplichte veiligheidsonderzoek voor afgifte van de VGB. Er werd duidelijk door het Hoofd van het Badge Center aangegeven dat als er geen VGB wordt afgegeven men geen Schipholpas krijgt!

De presentatie van de AIVD beleidsmedewerker omvatte in grote lijnen wat de rol van de AIVD in het veiligheidsonderzoek inhield en op welke gronden er wel of geen VGB wordt afgegeven. Ik kan mij voorstellen dat de presentatie voor sommige mensen enigszins beangstigend te noemen was. De reden hiervoor was dat er nogal wat redenen waren voor de AIVD om de VGB niet af te geven. Enkele voorbeelden, te vinden in de 'Beleidsregel justitiële gegevens veiligheidsonderzoeken', liegen er niet om:

Een taakstraf van 40 uur of meer en/of een geldboete van 1000,00 euro of meer, wordt als voldoende zwaar aangemerkt om een weigering of intrekking van de verklaring te rechtvaardigen.

Bovendien werd het ook duidelijk dat persoonlijke bezwaren van werknemers die geen VGB kregen in beroepsprocedures tegen de uitspraak van de AIVD, vrijwel nooit werden gehonoreerd. De reden voor het niet afgeven van de VGB wordt altijd door de AIVD toegelicht. Dit gebeurt echter alleen aan het betrokken individu en niet naar de werkgever. Deze krijgt alleen een bericht van toewijzing of afwijzing!

De KLM, vertegenwoordigd door VP Industrial Relations & Strategic HR, gaf in zijn presentatie aan dat als een KLM-medewerker geen VGB uitgereikt krijgt, dit in alle gevallen tot een ontslagprocedure leidt. De VP gaf aan dat een eventuele reden voor het niet krijgen van de VGB niet voor de KLM relevant is. De reden voor dit KLM standpunt is dat er een vertrouwensbreuk is ontstaan tussen de KLM en de werknemer alleen al door het feit dat de VGB niet is afgegeven. De KLM gaf wel aan dat men pas tot ontslag overgaat als een eventuele beroepszaak niet tot herziening van het oordeel van de AIVD heeft geleid. De KLM is er nu ook toe overgegaan om haar KLM identiteitskaarten voor werknemers die werkzaam zijn op de beveiligde en de beschermde gebieden, te voorzien van het logo 'VGB'. De reden hiervan is de aanscherping van de wetgeving. Op de beschermde gebieden van Schiphol Centrum is de

Schipholpas al geruime tijd van toepassing. Op Schiphol Oost niet. Eigenlijk waren de hangaars op Schiphol Oost sinds de invoering van de Verordening 2320 formeel altijd al vertrouwenslocaties geweest. Echter, er werd door de toezichthouder gedoogd dat werknemers die werkzaam waren in de hangaars op Schiphol Oost geen Schipholpas met de daarbij verplichte VGB nodig hadden. Deze gedoogsituatie is sinds dit jaar door aanscherping van de regels voorbij en men gaat er nu toe over om deze werknemers van de verschillende bedrijven te screenen om te bepalen of zij voldoen aan de eisen van de VGB. De VGB wordt dan direct gekoppeld aan de bedrijfspas. Ook voor hen gaat het motto gelden 'Geen VGB, geen werk' op de beschermde gebieden van Schiphol Oost.

De NVLT vindt het belangrijk dat haar leden op de hoogte zijn van de criteria die de AIVD stelt aan de VGB. Een kleine toelichting is hieronder te vinden.

Voor Nederland is de Europese Verordening 2320 het belangrijkste kader voor de uitvoering van de Beveiligingsmaatregelen op Schiphol. Hierin zijn eisen betreffende veiligheidsonderzoek personeelsleden opgenomen.

Al het personeel dat toegang tot om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones moet krijgen, wordt onderworpen aan een achtergrondcontrole die op tenminste acht jaar betrekking heeft. De controle wordt regelmatig, maar tenminste om de vijf jaar herhaald.

De Minister van Justitie en Veiligheid heeft functies die geheel of gedeeltelijk binnen de beveiligde beschermde gebieden van de luchthaven Schiphol dienen te worden uitgeoefend aangemerkt als vertrouwensfuncties. Dat omdat deze in de gelegenheid zijn om de veiligheid of andere gewichtige belangen van de staat te schaden Met andere woorden, het betreft functies die een risico kunnen vormen voor de nationale veiligheid.

Al het luchthavenpersoneel, inclusief tijdelijke medewerkers die dergelijke functies willen vervullen, worden onderworpen aan een veiligheidsonderzoek. Hiertoe behoren winkelpersoneel, schoonmaak- en bagagekeldermedewerkers. Maar ook afhandelaars, technisch personeel, etc.

De Algemene Inlichtingen- en Veiligheidsdienst (AIVD) van het Ministerie van Binnenlandse Zaken verricht de controle door middel van een veiligheidsonderzoek op grond van de Wet veiligheidsonderzoeken (Wvo). Het veiligheidsonderzoek omvat een onderzoek naar de justitiële gegevens van betrokkene en diens partner, evenals een onderzoek naar de persoonlijke gedragingen en omstandigheden in verband met de veiligheid van de staat. In het bijzonder wordt gelet op strafbare feiten die zijn genoemd in de Beleidsregel vertrouwensfuncties en veiligheidsonderzoeken op burgerluchthavens. Indien geen bezwaren uit het onderzoek naar voren komen, geeft de Koninklijke Marechaussee namens de AIVD een verklaring van geen bezwaar af. In andere gevallen wordt de verklaring geweigerd. In overeenstemming met Europese regelgeving en de Wvo wordt het veiligheidsonderzoek iedere vijf jaar herhaald of zoveel eerder indien daar aanleiding toe is. Ook wordt het onderzoek herhaald wanneer de persoon een andere vertrouwensfunctie wil uitoefenen dan waarvoor de verklaring van geen bezwaar is afgegeven.

De AIVD heeft een 'Leidraad persoonlijke gedragingen en omstandigheden' afgegeven.

Toelichting op de wijze waarop persoonlijke gedragingen en omstandigheden een rol spelen bij veiligheidsonderzoeken door de AIVD.

Vertrouwensfuncties zijn door de verantwoordelijke ministers aangewezen omdat medewerkers in deze functies schade kunnen toebrengen aan de nationale veiligheid of andere gewichtige belangen van de Staat. Het veiligheidsonderzoek is erop gericht risico's te minimaliseren door te onderzoeken of een persoon kwetsbaar is. Voor dit onderzoek wordt gekeken naar verschillende facetten van het leven van de betrokkene. De persoon die een functie ambieert die als vertrouwensfunctie is aangewezen, kan daarom vragen en informatieverzoeken over zijn of haar werkomstandigheden en privéleven verwachten.

Herkenbaar, feitelijk gedrag

Om kwetsbaarheden te onderkennen, worden de persoonlijke gedragingen en omstandigheden van betrokkene in het veiligheidsonderzoek betrokken. Daarbij wordt uitgegaan van herkenbaar, feitelijk gedrag en feitelijke omstandigheden.

De criteria waarop wordt getoetst:

1. Eerlijk

Voor een betrouwbare vervulling van een vertrouwensfunctie is het van belang dat de betrokkene eerlijk is over relevante feiten en informatie. In situaties waarin wordt geconstateerd dat betrokkene bewust onjuiste mededelingen doet of bewust relevante informatie verzwijgt, al dan niet met de bedoeling te misleiden, is er sprake van oneerlijk gedrag.

2. Onafhankelijk

Betrokkene moet de vertrouwensfunctie onafhankelijk kunnen uitoefenen. Afhankelijkheid kan het gevolg zijn van persoonlijk gedrag, zoals verslavingen of zware financiële problemen. Dit kan betrokkene belemmeren in zijn of haar belangenafweging. Afhankelijkheid kan ook volgen uit de omgeving van betrokkene, bijvoorbeeld door (ongewenste) beïnvloeding door de partner, familie, vrienden of buitenlandse overheden.

3. Loyaal

In een veiligheidsonderzoek wordt onderzocht of betrokkene voldoende loyaal is aan de werkgever, de Nederlandse samenleving en de democratische rechtsorde. Loyaliteitsproblemen kunnen bij vertrouwensfuncties leiden tot integriteitschendingen die de nationale veiligheid kunnen schaden. Loyaliteitsproblemen ten opzichte van de Nederlandse samenleving en de democratische rechtsorde kunnen ook een gevaar opleveren voor de nationale veiligheid of andere gewichtige staatsbelangen.

4. Integer

Integriteit is een eigenschap die overeenkomt met de principes rechtvaardigheid, eerlijkheid en gelijke behandeling. Integer gedrag wordt gekenmerkt door zich gewetensvol in te zetten voor de opgedragen taken en bevoegdheden. Een integere vervulling van vertrouwensfuncties bij de overheid is een fundament van de nationale veiligheid omdat het een belangrijke voorwaarde is voor het aanvaarden van overheidsgezag en het naleven van wet- en regelgeving door burgers. De burger moet vertrouwen kunnen hebben in het integer functioneren van vertrouwensfunctionarissen bij de overheid. Op grond van deze criteria wordt bezien of betrokkene de intentie heeft de vertrouwensfunctie betrouwbaar te vervullen en of hij of zij daartoe in staat kan worden geacht.

5. Justitiële antecedenen

Justitiële antecedenen kunnen aanleiding zijn om onvoldoende waarborgen te zien dat een vertrouwensfunctie betrouwbaar kan worden vervuld. Uit deze antecedenen kan blijken of iemand een probleem heeft met eerlijkheid, onafhankelijkheid, loyaliteit of integriteit. Om vast te stellen of deze gedragingen iemand kwetsbaar kunnen maken in een vertrouwensfunctie telt de actualiteit van de antecedenen mee, de aard en zwaarte van eventuele delicten, de zwaarte van de opgelegde straffen of maatregelen en de hoeveelheid antecedenen die zijn vastgelegd. Bovendien wordt meegewogen hoe jong de betrokkene was ten tijde van het vastleggen van de gegevens. De beoordeling van justitiële antecedenen bij (kandidaat-)vertrouwensfunctionarissen vindt onder andere plaats op basis van beleidsregels die voor verschillende sectoren zijn ontwikkeld.

6. Staatsgevaarlijke en antidemocratische activiteiten

Gegevens die betrekking hebben op het deelnemen of het verlenen van steun aan activiteiten die de nationale veiligheid kunnen schaden vormen een belangrijke indicator. Dit geldt ook voor gegevens over het lidmaatschap of het verlenen van steun aan organisaties die doeleinden nastreven die aanleiding geven tot het ernstige vermoeden dat zij een gevaar vormen voor het voortbestaan van de democratische rechtsorde. De staatsgevaarlijke en anti democratische activiteiten kunnen zich tevens uiten in de middelen die zij hanteren voor het verwezenlijken van hun doelen. De aandachtsgebieden die in dit kader van belang zijn, zijn onder andere terrorisme, gewelddadig activisme, extremisme, spionage, proliferatie van massavernietigingswapens en georganiseerde misdaad.

7. Verslavingen

Een verslaving leidt tot lichamelijke en/of psychische afhankelijkheid. Deze afhankelijkheid kan bestaan uit het al dan niet excessief gebruik van middelen zoals drank, drugs of andere stoffen die het gedrag kunnen beïnvloeden. Iemand kan ook verslaafd zijn aan gokken of seks. Het gedrag dat uit zo'n afhankelijkheid voortkomt kan ertoe leiden dat een betrokkene onvoldoende in staat is om een vertrouwensfunctie betrouwbaar te vervullen. Bij het gebruik van verboden middelen, zoals drugs, bestaat bovendien het gevaar van verbinding met het criminele milieu.

8. Financiële kwetsbaarheid

Financiële kwetsbaarheid kan blijken uit zware financiële problemen. De kwetsbaarheid kan worden afgewogen op basis van de houding van betrokkene ten opzichte van de hoogte van de schulden, het vermogen en het patroon van inkomsten en uitgaven. De financiële situatie kan ertoe leiden dat betrokkene kwetsbaar wordt geacht voor bijvoorbeeld omkoping of chantage. Ook kan er een risico zijn dat iemand door zware financiële problemen geen weerstand kan bieden aan verleidingen als heling of het te gelde maken van vertrouwelijke informatie.

9. Ongewenste beïnvloeding

Het risico van ongewenste beïnvloeding kan blijken uit de aard van de relatie met bepaalde personen, organisaties of buitenlandse overheden. Ongewenste beïnvloeding kan ertoe leiden dat de betrokkene belemmerd wordt in zijn of haar onafhankelijke belangenafweging. Beïnvloeding kan bijvoorbeeld plaatsvinden door iemand in de omgeving van de betrokkene met een criminele achtergrond die betrokkene aanzet tot onwenselijk gedrag. Het in contact staan met een buitenlandse inlichtingendienst levert een grote kwetsbaarheid op. Het komt vaak voor dat betrokkene dit zelf niet door heeft. Vanwege het risico kan dit wel leiden tot weigering of intrekking van een VGB. Ook het lidmaatschap van een groepering die de autonomie van betrokkene vergaand inperkt (vaak als sekte aangeduid) kan een indicator voor ongewenste beïnvloeding zijn. Het risico op ongewenste beïnvloeding kan worden versterkt door sterke druk op loyaliteit.

aan de familie of het land van herkomst.

10. Leugenachtig of heimelijk gedrag

Leugenachtig gedrag omvat het bewust doen van onjuiste mededelingen en/of het opzettelijk schetsen van een onvolledig beeld. Ook het verdraaien van feiten en/of het verzwijgen van

gevraagde of relevante informatie met de bedoeling te misleiden is leugenachtig gedrag. Heimelijk gedrag is het hebben van een geheim waarvan de eventuele openbaring negatieve consequenties zou kunnen hebben voor de (omgeving van de) betrokkene. Leugenachtig of heimelijk gedrag kan iemand daardoor gevoelig maken voor chantage door anderen en kwetsbaar voor niet-integer gedrag van de betrokkene zelf.

11. Niet-integer gedrag

Onder niet-integer gedrag wordt bijvoorbeeld verstaan dat afbreuk wordt gedaan aan het aanzien en gezag van de functie, de werkgever en daarmee schade wordt toegebracht aan de nationale veiligheid en/of andere zwaarwichtige belangen van de Staat. Niet-integer gedrag kan zowel in de werksituatie als daarbuiten voorkomen. Een schending van de professionele integriteit bestaat uit het oneigenlijk gebruik maken van de bevoegdheid die vanuit de functie zijn verkregen.

12. Onverantwoord en risicovol gedrag

Onverantwoord en risicovol gedrag kan bestaan uit het feit dat een betrokkene geen acht slaat op de fysieke integriteit en veiligheid van anderen. Ook kan het zich uiten in risicovolle, onverantwoorde uitgaven of andere vormen van impulsief gedrag die uiteindelijk een risico kunnen vormen voor de nationale veiligheid. Deze indicatoren kunnen er op wijzen dat iemand kwetsbaar is of een risico vormt voor de nationale veiligheid.

De vraag die ik vooraf aan de aanwezige specialisten had gesteld, kon niet door hen worden beantwoord. Men gaf aan niet bevoegd te zijn om mijn vraag te mogen beantwoorden! Mijn vraag over 'vertrouwensfuncties gerelateerd aan vliegend personeel van buitenlandse luchtvaartmaatschappijen op de beveiligde en de beschermde gebieden', heb ik op advies van de AIVD beleidsmedewerker doorgestuurd naar het Ministerie van Justitie en Veiligheid. Het wachten is nu op de reactie van het ministerie, wij komen hier uiteraard op terug.

Rob Swankhuizen

www.aivd.nl

bellen met de AIVD, afdeling Veiligheidsonderzoeken, telefoonnummer 079-3205227.

www.schiphol.nl

Zie ook de Beleidsregel justitiële gegevens veiligheidsonderzoeken te vinden op:

www.overheid.nl

GOEDKOOP PRINTEN ?
in offset kwaliteit dat kan nu bij
WERELDPRINT.NL



Staartmolen 6 | 1723 CP Noord-Scharwoude | M 06 223 657 60
bezoek op afspraak | info@drukkerijdelepper.nl
Voor drukwerk zijn wij te vinden op www.drukkerijdelepper.nl
wereldprint.nl is onderdeel van Drukkerij de Lepper

HAKO

Installatie- en loodgietersbedrijf
Gas- en CV installaties • Sanitair
Water- zink- en dakwerken

**Laat op tijd door ons Uw
CV-ketel reinigen.
Alle merken ketels.
NVL - leden 10% korting!**

Rembrandt van Rijnhof 6
1394 EJ Nederhorst den Berg
Telefoon 0653975665
e-mail hako.cv@gmail.com

aan de familie of het land van herkomst.

10. Leugenachtig of heimelijk gedrag

Leugenachtig gedrag omvat het bewust doen van onjuiste mededelingen en/of het opzettelijk schetsen van een onvolledig beeld. Ook het verdraaien van feiten en/of het verzwijgen van

gevraagde of relevante informatie met de bedoeling te misleiden is leugenachtig gedrag. Heimelijk gedrag is het hebben van een geheim waarvan de eventuele openbaring negatieve consequenties zou kunnen hebben voor de (omgeving van de) betrokkene. Leugenachtig of heimelijk gedrag kan iemand daardoor gevoelig maken voor chantage door anderen en kwetsbaar voor niet-integer gedrag van de betrokkene zelf.

11. Niet-integer gedrag

Onder niet-integer gedrag wordt bijvoorbeeld verstaan dat afbreuk wordt gedaan aan het aanzien en gezag van de functie, de werkgever en daarmee schade wordt toegebracht aan de nationale veiligheid en/of andere zwaarwichtige belangen van de Staat. Niet-integer gedrag kan zowel in de werksituatie als daarbuiten voorkomen. Een schending van de professionele integriteit bestaat uit het oneigenlijk gebruik maken van de bevoegdheid die vanuit de functie zijn verkregen.

12. Onverantwoord en risicovol gedrag

Onverantwoord en risicovol gedrag kan bestaan uit het feit dat een betrokkene geen acht slaat op de fysieke integriteit en veiligheid van anderen. Ook kan het zich uiten in risicovolle, onverantwoorde uitgaven of andere vormen van impulsief gedrag die uiteindelijk een risico kunnen vormen voor de nationale veiligheid. Deze indicatoren kunnen er op wijzen dat iemand kwetsbaar is of een risico vormt voor de nationale veiligheid.

De vraag die ik vooraf aan de aanwezige specialisten had gesteld, kon niet door hen worden beantwoord. Men gaf aan niet bevoegd te zijn om mijn vraag te mogen beantwoorden! Mijn vraag over 'vertrouwensfuncties gerelateerd aan vliegend personeel van buitenlandse luchtvaartmaatschappijen op de beveiligde en de beschermde gebieden', heb ik op advies van de AIVD beleidsmedewerker doorgestuurd naar het Ministerie van Justitie en Veiligheid. Het wachten is nu op de reactie van het ministerie, wij komen hier uiteraard op terug.

Rob Swankhuizen

www.aivd.nl

bellen met de AIVD, afdeling Veiligheidsonderzoeken, telefoonnummer 079-3205227.

www.schiphol.nl

Zie ook de Beleidsregel justitiële gegevens veiligheidsonderzoeken te vinden op:

www.overheid.nl

GOEDKOOP PRINTEN ?
in offset kwaliteit dat kan nu bij
WERELDPRINT.NL



Staartmolen 6 | 1723 CP Noord-Scharwoude | M 06 223 657 60
bezoek op afspraak | info@drukkerijdelepper.nl
Voor drukwerk zijn wij te vinden op www.drukkerijdelepper.nl
wereldprint.nl is onderdeel van Drukkerij de Lepper

HAKO

Installatie- en loodgietersbedrijf
Gas- en CV installaties • Sanitair
Water- zink- en dakwerken

**Laat op tijd door ons Uw
CV-ketel reinigen.
Alle merken ketels.
NVL - leden 10% korting!**

Rembrandt van Rijnhof 6
1394 EJ Nederhorst den Berg
Telefoon 0653975665
e-mail hako.cv@gmail.com