

NVLT MAGAZINE

Nederlandse Vereniging van Luchtvaart Technici

8e JAARGANG voorjaar 2012



In dit nummer o.a.

- Kort nieuws
- De klok rond werken
- NVLT nieuws
- Transavia wil onderste uit de kan
- Even voorstellen
- Stichting belangenbehartiging NVLT
- Preflight door de vlieger
- Nieuwe NVLT koordjes
- Flexibeler inzet luchtvaarttechnici
- Eindrapport enquête meldingsbereidheid

Van de voorzitter,

Waar kan ik het eens over hebben? Is er nog iets leuks te melden of blijft er narigheid over ons heen gestort worden? Ik zou bijna zeggen dat ik nergens meer over na wil denken en rustig op een tropisch eiland mijn oude dag afwachten. M'n voeten in een paar sandalen, korte broek aan. Rustig nippend aan een biertje het leven op afstand analyseren. Dat waren mijn gedachten tijdens de korte, doch hevige winter. Om zes uur 's morgens het ijs van de voorruit krabben, met een vastgevroren schokbreker en glibberend op weg naar hangaar 11, niet wetende wat de dag nu weer zou gaan brengen.

Dat was toen. Als ik nu om half zes in de badkamer sta en de vogeltjes buiten hoor tsjilpen denk ik: 'nee, het is goed zo. Laat de sandalen nog maar even in de kast liggen. Die haal ik er later wel eens uit!' Ik ben nog niet toe aan een gepensioneerd leven. Maar ik beseef wel dat veel anderen daar anders over denken. Nu al hoor je geluiden als '67 is niet genoeg. Als we de pensioenen zeker willen stellen moeten we doorwerken tot het 70ste jaar'.

Als we dit ongenueanceerd moeten ondergaan, wil ik er niet aan denken hoe hangaar 11 er over 10 of 15 jaar uitziet. Een hangaar met hypermoderne vliegtuigen, waar oude mannen omheen strompelen die steunend op hun rollators nachtelijk onderhoud plegen, terwijl zij zich afvragen: 'hoe lang nog voordat ik m'n sandalen en korte broek kan aantrekken!'

Gelukkig heeft de jarenlange aandacht voor de veiligheid en gezondheid op de werkvloer ervoor gezorgd dat we gemiddeld heel oud kunnen worden. Jonge aanwas is al jaren niet meer gesignaleerd. Ja, ze komen hier 1, 2, of 3 jaar werken. Daarna gauw weer ophoepelen, want we zitten in een crisis of ze worden te duur. Dat is de boodschap. De oudjes blijven achter.

Potjandorie, nu ben ik weer in mijn sombere gedachten verzeild geraakt. Er moet toch een oplossing zijn voor de problemen waar we nu met zijn allen in terecht zijn gekomen?

Natuurlijk kun je de technische diensten van de vliegbedrijven volledig op hun kop zetten door het werk anders te organiseren. Dit moet dan wel samengaan met productiviteitsverbetering, want dat is wat de bedrijven nodig hebben om het onderhoud aan vliegtuigen betaalbaar te houden. Luchtvaarttechnici die technisch leiding gaan geven? Maar aan wie dan? Er is al een aannameslop bij de luchtvaartmaatschappijen op Schiphol en die zal nog wel een aantal jaren aanhouden. Gaan luchtvaarttechnici meer nevenfuncties uitoefenen. Welke effecten heeft dat op de werkgelegenheid? Dit is een uitdaging waar we de komende tijd over na moeten denken.

Eén ding staat als een paal boven water. Het gaat pijn doen! Er is echter geen alternatief als we het werk dat we nu doen ook op Schiphol willen houden en het bestaansrecht van grote aantallen technici op Schiphol

zeker willen stellen. We moeten er dan wel aan denken vers bloed binnen te halen en de nieuwe mensen goed op te leiden. Zodat de gevreemde taferelen van oude mannen in de nachtploeg geen werkelijkheid worden.

Voor mij is duidelijk dat werkgelegenheid nu en in de komende jaren ons speerpunt moet zijn. Dat heeft consequenties voor de manier waarop wij werken. Ook kan het zijn dat onze verworven arbeidsrechten ter discussie komen te staan. Daar kunnen we niet voor weglopen, ook al vinden we dat het nut en de noodzaak van deze aanpassingen wel aangetoond moet worden. De wereld van de luchtvaart is voorgoed veranderd en zo ook onze positie binnen die wereld.

De vakanties staan weer voor de deur. Ik wens iedereen dan ook een fijne zomer en een geweldige vakantie.

Met vriendelijke groet,
Ron Scherft
Voorzitter NVLT

Foto voorblad

© Marcel van Goch - www.marcellinho.nl

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
Correctie: Tekstbureau Opus1
www.tekstbureauopus1.nl



Martinair



Al vele jaren heeft de NVLT een klein aantal leden bij de technische dienst van Martinair. Begin 2012 zagen we ineens een sterke stijging van het aantal leden bij dat bedrijf. Het bestuur moest vervolgens bepalen hoe de NVLT omgaat met het relatief grote aantal leden dat we nu ineens mochten gaan vertegenwoordigen.

De NVLT heeft bij Martinair geen erkenning als cao-partij. We zijn daarover echter wel in overleg met het bedrijf. Niet alleen het sterk toegenomen ledenaantal heeft geleid tot de aanvraag van de erkenning, maar ook de positie van de technische dienst van Martinair binnen de KLM groep. De KLM groep bestaat uit KLM, Martinair en transavia.com. Zowel bij transavia.com als bij de KLM vertegenwoordigt de NVLT haar leden aan de cao-tafels. De technische diensten van de drie maatschappijen werken steeds intensiever met elkaar samen. Luchtvaarttechnici van Martinair worden uitgeleend aan KLM en transavia.com en luchtvaarttechnici van de KLM helpen Martinair bij het uitvoeren van het MD11-onderhoud.

Deze samenwerking zal ook in de toekomst doorgaan. Martinair gaat per 1 april 2013 het volledige onderhoud uitvoeren van de KLM Cityhoppervloot. Daarmee neemt het bedrijf op Schiphol het werk van Nayak over.

Omdat er binnen de technische diensten van de KLM groep grote veranderingen op stapel staan in de inrichting van het werk, is het van groot belang dat de belangen van de groep medewerkers waar wij voor staan behartigd worden. Dus ook bij Martinair!

Op het moment van schrijven is nog niet bekend of Martinair de aanvraag tot erkenning met warmte heeft omarmd. Wij zullen de leden daar uiteraard over informeren als de uitkomst bekend is.

CHC helikopters



Bij CHC in Den Helder heeft de NVLT geen erkenning kunnen krijgen als cao-partij. Een eerste toewijzing van de erkenning door de kantonrechter in Alkmaar werd in hoger beroep verworpen door de rechtbank in Amsterdam. Een onderzoek naar cassatie leverde niet voldoende zekerheid op. Daarom besloot de NVLT om niet in cassatie te gaan. Dat liet ons achter met de vraag: 'wat nu?'

Overleg met onze kaderleden bij CHC leverde een plan op dat op 1 februari 2012 in werking is getreden. De NVLT-leden worden vanaf die datum vertegenwoordigd als geassocieerde leden van vakbond De Unie. Dit besluit is in overleg met en met instemming van alle leden genomen.

De NVLT-leden worden vertegenwoordigd door De Unie voorzover het over cao-zaken gaat. Belangenbehartiger Swen Laarveld heeft het stokje overgedragen aan belangenbehartiger Huug Brinkers. Huug voert al het woord voor de NVLT in het arbeidsvoorwaardelijk overleg bij transavia.com en zal dat waarschijnlijk ook gaan doen voor onze leden bij Martinair als de erkenning een feit is.

De individuele belangenbehartiging van CHC-leden blijft een zaak van de NVLT.

Voorlopig hebben wij voor een periode van twee jaar een overeenkomst met De Unie gesloten.

Transavia.com

Begin april is bij transavia.com een nieuwe cao overeengekomen. Hiermee wordt de cao die in april 2011 afliep verlengd. De cao geldt voor een termijn van twee jaar. Het principeakkoord wordt aan de leden voorgelegd ter goedkeuring.



Als de leden akkoord zijn zullen onder andere de salarissen van de transavianen per 1-mei-2012 structureel verhoogd worden met 1,74 procent. Met het salaris van mei zal ook een eenmalige uitkering van 1 procent worden betaald. Per 1 april 2013 zullen de salarissen nogmaals verhoogt worden met 1,25 procent, opnieuw met een eenmalige uitkering van 1 procent. Verder gaan de nevenfunctietoeslagen met 4,8 procent omhoog. Deze toeslagen zullen in de toekomst geïndexeerd worden met de loonsverhogingen.

Ron Scherft

De klok rond werken

Proef met shift picking

Veel mensen in Nederland werken rond de klok in ploegendiensten. De ploegendienst kent diverse varianten. Het werk wordt doorgaans zo ingericht dat er op efficiënte wijze 24 uur per dag, 7 dagen in de week gewerkt wordt.



Voor de werkgever is het daarbij van belang de kosten van het werk zo laag mogelijk te houden. Het werk in ploegendiensten leidt voor werknemers bijna altijd tot ongerief. Het vereist veel creativiteit om in de privésfeer allerhande zaken te regelen.

Natuurlijk zijn er ook voordelen. Je kunt zaken regelen op dagen dat je door de week vrij bent of als je op een bepaalde dag pas laat moet werken. In een dagdienstbaan is dat vaak lastiger.

Zijn nachtdiensten ongezond?

Toch slaat de balans doorgaans door naar de negatieve kant. Verjaardagen en uitjes met vrienden en familie worden meestal in de weekenden georganiseerd.

Vaak moet je dan verstek laten gaan, omdat er veel weekenddiensten in het rooster zitten.

Een week avonddienst leidt er vaak toe dat je de kinderen alleen 's ochtends even ziet. Het is een heel geregeld als je een gezin hebt en als ook de partner werkt, vooral als die partner óók onregelmatige diensten heeft.

Bovendien leiden nachtdiensten bijna altijd tot gezondheidsproblemen.

Overdag kan in veel gevallen niet voldoende rust genomen worden, zodat een week nachtdienst een slijtageslag wordt. Het vooruit- en terugschakelen van de biologische klok die ieder mens heeft, kan tot allerlei klachten leiden. Bovenmatige vermoeidheid is een bekend symptoom, maar het kan ernstiger vormen aannemen.

Deens onderzoek heeft aangetoond dat vrouwen die nachtdiensten lopen vaker borstkanker krijgen dan vrouwen die een regelmatig leven leiden. Bij mannen zijn er sterke aanwijzingen dat prostaatkanker een van de gevolgen van nachtarbeit is. Dit is echter niet bewezen.

Er is iets aan te doen

Helaas draait onze moderne maatschappij 24 uur per dag, 7 dagen per week. Daar kun je natuurlijk vraagtekens bij zetten, maar dat verandert hier niets aan. Moeten we dan maar accepteren dat werknemers die onregelmatige diensten hebben ziek en lamlendig worden? Nee, zeker niet. We moeten ernaar blijven streven dat iedereen zo gezond mogelijk oud wordt. De werkgever zou het werk zo moeten inrichten dat nachtarbeit zoveel mogelijk voorkomen wordt. Als dat niet mogelijk is vanwege de aard van de onderneming, moeten roostersystemen worden toegepast die

het nachtelijk werk zo efficiënt mogelijk over de medewerkers verdelen. Daarbij is het verstandig om rekening te houden met individuele situaties, voorkeuren en leeftijd. De roostersystemen die op dit moment worden toegepast houden niet altijd rekening met die individuele voorkeuren.

Shift picking

De KLM en werknemersorganisaties zijn al een aantal jaren bezig met de ontwikkeling van een roostersystematiek die enerzijds leidt tot het efficiënt inzetten van medewerkers, maar die tegelijkertijd rekening houdt met persoonlijke voorkeuren. Een systeem dat 'shift picking' wordt genoemd is op dit moment in de fase dat er roosterexperimenten worden gestart. Daartoe wil de KLM twee roosterpilots organiseren binnen twee onderdelen van de afdeling vliegtuigonderhoud. Volgens de planning gaan de roosterpilots in het najaar van start.

De NVLT is een voorstander van deze roostermethode, omdat individuele medewerkers hiermee meer ruimte hebben voor het invullen van hun wensen.

Ook wordt een nieuwe methode voor de betaling van inconveniente diensten geïntroduceerd, gekoppeld aan de mogelijkheid om de toeslag te ruilen voor vrije tijd. Hierdoor kan iedereen een persoonlijke afweging maken

voor de verhouding tussen inkomen en arbeidstijd. Dit kan een belangrijk element worden bij het verder ontwikkelen van leeftijdsfasebewust personeelsbeleid.

Gezien de gemiddeld hoge leeftijd van de medewerkers in verschillende onderdelen van de afdeling vliegtuigonderhoud is het belangrijk dat mensen keuzes kunnen maken, afhankelijk van hun leeftijdsfase.

De huidige methode van roosteren geeft hiervoor onvoldoende ruimte. Dat leidt ertoe dat gangbare methoden, zoals het toekennen van ouderendagen, steeds moeilijker uitgevoerd kunnen worden.

Proefdraaien

Medewerkers kunnen in de shift pickingmethode een keuze maken uit de diensten die het bedrijf aanbiedt. Die dienstensets blijven wel afhankelijk van het werkaanbod. Daardoor blijft er toch altijd wat onzekerheid over de toekenning van de gekozen diensten.

Door dit probleem wordt de invoering van dit nieuwe systeem nu nog door weinig medewerkers gedragen. Om die onzekerheid te onderzoeken zijn de KLM en de werknemersorganisaties overeengekomen om voorafgaand aan de rooster pilots een proefdraaiperiode in te lassen, zodat het systeem kan worden getest. In die periode kunnen de medewerkers leren omgaan met het systeem en de uitwerking ervan ervaren. Tijdens de proefdraaiperiode blijven de medewerkers in hun huidige rooster werkzaam. De vaste toeslag blijft gelijk.

Een week avonddienst leidt er vaak toe dat je de kinderen alleen 's ochtends even ziet. Het is een heel geregeld als je een gezin hebt en als ook de partner werkt, vooral als die partner óók onregelmatige diensten heeft.

Nieuwe roosterafspraken

De NVLT is een voorstander van moderne rooster-methoden, maar realiseert zich wel dat het een gevoelig onderwerp is. Veranderingen in de roosters hebben direct effect op de agenda thuis. In de huidige rooster-systematiek zit enige voorspelbaarheid. Echter, de huidige systematiek leidt ook tot roosterwijzigingen door veranderende vluchtschema's. Wij hopen dan ook dat de medewerkers bereid zijn om mee te werken aan de proefdraaiperiode en aan de roosterpilot. Die moet leiden tot nieuwe roosterafspraken met de werkgever. De proefdraaiperiode en de roosterpilots betekent niet automatisch dat de huidige roostersystematiek bij KLM wordt aangepast. Wij willen eerst kijken wat de ervaringen van werknemers zijn en hoe de voordelen van werkgevers en werknemers zich tot elkaar

verhouden. Met de KLM hebben wij afgesproken dat er geen onbedoelde effecten ten aanzien van het inkomen mogen optreden. Achteraf wordt gecontroleerd of dit zo is.

Ruimte voor keuze

De NVLT is er van overtuigd dat een nieuwe roostersystematiek nodig is om ook in de toekomst iedereen met zijn persoonlijke voorkeuren te kunnen laten deelnemen aan het arbeidsproces. Het gaat ons om keuzes. Keuzes ten aanzien van arbeidstijd en verdeling tussen inkomen en vrije tijd.

Ron Scherft



NIEUWS

Per 1 juli 2012 wordt de contributie voor de vereniging en de bijdrage aan de Stichting Belangenbehartiging NVLT gewijzigd. De contributie voor de NVLT gaat omhoog naar € 17,50 (was € 15,00) en de bijdrage aan de stichting wordt € 7,50 (was € 10,00).

De contributie voor gepensioneerden blijft onveranderd, namelijk € 10,00.

Bovendien biedt de NVLT vanaf 1 juli 2012 alleen nog maar het uitgebreide lidmaatschap aan. Dit geldt alleen voor nieuwe leden, die op of na 1 juli 2012 worden ingeschreven.

Deze wijziging is op de Algemene Vergadering van 14 maart door de leden goedgekeurd.

Het huishoudelijk reglement wordt gewijzigd. Op 14 maart heeft de Algemene Ledenvergadering ingestemd met een wijziging van het huishoudelijk reglement. Dit maakt het mogelijk om op voor een specifieke doelgroep speciale vergaderingen uit te schrijven. Tot nu toe kon dit formeel niet. Verder is het huishoudelijk reglement aangepast aan gewijzigde omstandigheden. Denk daarbij aan de contributiewijziging, maar ook aan het adres van de NVLT en de contactgegevens.

Gelijkertijd zijn de statuten gewijzigd. De leden hebben hiermee ingestemd tijdens de tweede Algemene Ledenvergadering op 21 maart. Inmiddels zijn de gewijzigde statuten bij de notaris gepasseerd en ingeschreven bij de Kamer van Koophandel. De nieuwe statuten (en het huishoudelijk reglement) worden op onze website gepubliceerd. De statuten en het huishoudelijk reglement zijn in te zien op het secretariaat van de vereniging.

In de Algemene Ledenvergadering is door de leden

ingestemd met het verlengen van de aansluiting van de NVLT bij de Unie van Onafhankelijke Vakorganisaties (UOV). De tijdelijke aansluiting van anderhalf jaar is goed bevallen. Het bestuur heeft besloten om door te gaan met de samenwerking.

Op de Algemene Ledenvergadering van 14 maart zijn bestuurders Dirk Jan van den Heuvel (bestuurder cao-zaken) en Ferry Laplooi (secretaris) gekozen voor een nieuwe termijn. Peter Hagen van Martinair is gekozen als bestuurder en zal in die hoedanigheid de belangen van de onze Martinairleden gaan behartigen. Elders in dit magazine stelt hij zichzelf voor.

Ron Scherft

Transavia wil onderste uit de kan

Zorgen over vliegveiligheid

Al lijkt transavia het beste jongetje binnen de Air France en KLM-groep te worden, toch is transavia in de ban van OVA (Overhead Value Analysis) en Back to Basic. Dit zijn scenario's om de kosten naar beneden te brengen en de productiviteit te verhogen. Op zich is het natuurlijk goed om na te denken over efficiënter werken en kostenreductie. Maar de NVLT maakt zich zorgen om de vliegveiligheid.



6 procent krimp

Het afsluiten van een nieuwe cao is geen makkelijke opgave in deze economische moeilijke tijden. Veel bedrijven proberen het overleg te vertragen om zo beter in de toekomst te kunnen kijken. Transavia heeft de instelling dat men niet hoeft op te draaien voor de economische dip waar Nederland zich in bevindt. Maar de bonden staan hier heel anders in.

Transavia heeft in 2011 een krimp van zo'n 6 procent van haar grondpersoneel gerealiseerd. Dit noemt het bedrijf geen reorganisatie, omdat de werknemers vrijwillig het bedrijf hebben verlaten of naar een andere functies binnen transavia zijn gegaan. De bonden zijn dan ook niet betrokken bij dit proces. Wel kijken we mee. Zo zien we dat transavia met meer vliegtuigen gaat vliegen en het aantal fte's bij vliegtuigonderhoud minder wordt. We begrijpen dat dit ten goede komt van de productiviteit. Toch, mag dit niet ten koste gaan van de vliegveiligheid.

Veiligheid voor alles

De NVLT maakt zich ook zorgen over de werkdruk bij de luchtvaarttechnici. Niet alleen omdat het er meer werk verzet moet worden met minder mensen. Ook de druk van de EU-claimsproblematiek brengt extra werkdruk met zich mee. Daarom roept de NVLT haar leden op: doe je werk secuur. Je grens opzoeken is goed, echter ga de grens niet over. Maak eerst het ene project af voordat je aan het volgende begint. Denk daarbij aan de vliegveiligheid. Dit staat boven alles. Denk aan The Dirty Dozen!

Peter de Moor



GOEDKOOP PRINTEN ?

in offset kwaliteit dat kan nu bij



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

Peter Hagen

Mijn naam is Peter Hagen. Op de laatste Algemene Ledenvergadering ben ik door de leden gekozen als bestuurslid van onze vakvereniging. Door dit besluit bestaat het bestuur nu (tijdelijk) uit acht personen. Vanaf nu zal ik in het bestuur meepraten en de vertegenwoordiging kunnen gaan doen voor Martinair. Dit is een hele mooie ontwikkeling, want vanaf nu zitten naast KLM en Transavia.com ook Martinair aan de bestuurstafel.

Hopelijk verdwijnt hierdoor direct het beeld dat de NVLT vooral een vereniging is voor KLM-ers. Dat de oorsprong van de vereniging bij de KLM ligt, is een feit. Maar gezien de behaalde resultaten in het verleden kunnen we hen daarvoor dankbaar zijn. Het heeft ons gebracht waar we nu staan: een gezonde, gerespecteerde en betrouwbare gesprekspartner voor de technici van de op Schiphol gevestigde maatschappijen. Dit geldt ook voor onze helikoptercollega's bij CHC in Den Helder.

Wie ben ik?

Mijn loopbaan begon voor mij als monteur. In 2001 startte ik bij de KLM, waar ik tot 2006 met veel plezier gewerkt en geleerd heb. In januari 2007 maakte ik de overstap naar Martinair Holland. Daar werk ik tot nu toe, ook met plezier als grondwerktuigkundige.

Het ledenaantal bij Martinair was vele jaren constant. De eerste twee maanden van 2012 was er opeens een inhaalslag. We zagen het ledenaantal drastisch aangroeien, zodat het nu representatief is binnen de technische dienst. Hoe dat komt? Die vraag is niet in één zin te beantwoorden.

Op dinsdag 3 april 2012 is een delegatie van de NVLT uitgenodigd om verkennende gesprekken te gaan voeren met Martinair in het kader van de aanvraag van een erkenning. De erkenning is belangrijk omdat we dan aan kunnen schuiven en mee mogen praten over arbeidsvoorwaardelijke zaken, technische zaken en vliegveiligheidszaken.

Nut en noodzaak

Er is een intensieve samenwerking tussen technici van Martinair en KLM. Dat komt door de ondersteuning van Martinair-personeel bij de C-checks van de MD-11. Onze Martinair-collega's hebben vernomen wat er bereikt is door de NVLT en hoorden waarom het nuttig en noodzakelijk is om georganiseerd te zijn bij een vakvereniging. Dankzij de inzet van collega's van zowel KLM en Martinair hebben we velen hiervan kunnen overtuigen. Daardoor konden we dit jaar een groot aantal nieuwe leden vanuit Martinair bijschrijven.

Samen met onze voorzitter Ron Scherft hebben we een ondergrens bepaald voor het aantal leden dat nodig is voor de aanvraag van de erkenning. Toen deze ondergrens binnen één week bereikt was, zijn we direct in actie gekomen om de aanvraag te realiseren. We kunnen stellen dat de eerste gesprekken over de

erkenning in zeer goede sfeer zijn verlopen. Daarom gaan we uit van een positief resultaat. Wij gaan ervan uit dat er snel een positieve afronding komt van het aanvraag proces zodat wij snel met onze collega bonden om tafel kunnen en aan de slag kunnen.

Wordt de erkenning niet gegund, dan zullen wij de leden zo snel mogelijk inlichten. Hiervoor liggen al plannen klaar. We zijn nu zover gekomen en hebben het vertrouwen gekregen van zoveel collega's die lid zijn geworden, dat we hier een heel positief gevoel over hebben.

Erkenning

Wij, als bestuur van de NVLT, hopen dat Martinair inziet dat wij een stabiele en betrouwbare bondspartner zullen zijn voor de toekomst, waarmee constructief overleg kan worden gevoerd. In het overleg met de NVLT kan een goede balans worden gevonden in de arbeidsvoorwaarden voor onze leden. Wij zullen ook de ogen niet sluiten voor de moeilijke tijden waarin de luchtvaart momenteel verkeert.

Ook een voordeel van de erkenning is dat de NVLT zeer actief is op het gebied van veiligheid. Bij de bedrijven waar de NVLT erkend is, is een betere meldcultuur ontstaan, zodat voorvallen worden gemeld. Wij zien dat de NVLT en de KLM-groep gezamenlijk zaken aankaarten bij het IVW en ABL (Analyse Bureau Luchtvaart).

Oproep

Hierbij roep ik leden van Martinair die interesse hebben om bij Martinair een kadergroep te gaan vormen op om zich te melden. Enkele leden hebben zich al bereid verklaard om deel uit te maken van een kadergroep, maar we missen nog mensen op een aantal posities. Ben je hierin geïnteresseerd? Neem dan contact met mij op. Ik help je graag verder met vragen of met je aanmelding.

Peter Hagen

Bestuurslid NVLT, sectie Martinair

Stichting Belangenbehartiging NVLT

Nut en noodzaak van het juridische bijstandsfonds

Onlangs kwam iemand in de wachtruimte naast me zitten. Hij had in het vorige magazine gelezen dat ik voorzitter van de stichting Belangenbehartiging NVLT was geworden en wilde nu wel eens weten wat die stichting nu eigenlijk inhield. Ooit was hij deelnemer van de stichting, maar had dit opgezegd omdat hij eigenlijk de voordelen van deelname niet inzag. De rechtsbijstandsverzekering die hij, op advies van de NVLT, had afgesloten, dekte toch immers alle juridische kosten? Dus waarom deelnemen aan een stichting die hetzelfde doet?

Een duidelijke één en één is twee-redenering, die je van een techneut mag verwachten.

Ik moet zeggen dat er een kern van waarheid zat in zijn redenering. Bij een arbeidsrechtelijk geschil geeft een dergelijke verzekering je inderdaad recht op juridische bijstand. Hierbij moet je dan denken een geschil over bijvoorbeeld ouderschapsverlof, een ontslagdreiging, langdurige ziekte of arbeidsongeschiktheid. In dergelijke situaties heeft een rechtsbijstandsverzekering de kennis en ervaring in huis om in arbeidsrechtelijke zin iets voor je te doen.

Bijzondere juridische bijstand

Maar wat als juridische bijstand gewenst is omdat het openbaar ministerie je wil horen i.v.m. een incident met een vliegtuig? Dat dit niet denkbeeldig is, bewijst het incident met de PH-BTC in Barcelona. Kun je in een dergelijk geval ook een beroep doen op de rechtsbijstandsverzekering voor particulieren? Op de website van een verzekeringsmaatschappij als DAS kun je behalve de algemene voorwaarden, die je bij de polis ook krijgt, ook de bijzondere voorwaarden lezen. Hier vindt je onder artikel 2 dat er recht is op advies en juridische bijstand als de verzekerde betrokken is geraakt in een geschil bij het uitoefenen van particuliere activiteiten. Het werk dat wij doen is duidelijk geen particuliere activiteit en dus niet meeverzekerd. Hoe snel de juridische kosten kunnen oplopen, hebben we ervaren bij genoemd incident in Barcelona. Ook weten we hoe belangrijk het is, om een ter zake kundige advocaat te hebben. Je kunt er vanuit gaan dat de werkgever een goede advocaat heeft. Maar realiseer je, dat het belang van de werkgever niet hetzelfde is als het belang van de betrokken luchtvaarttechnicus.

Wat doet de stichting?

Een dergelijke juridische bijstand is slechts één van de zaken die de stichting de deelnemers biedt. In eerste instantie zal de stichting advies geven of - indien nodig - extern advies inwinnen. De stichting kan behulpzaam zijn bij het opstellen van brieven of bezwaarschriften. Waar nodig zal de stichting je zaak door een advocaat laten behandelen. Natuurlijk is het aan te raden om daarnaast een rechtsbijstandsverzekering af te

sluiten. In een groot aantal gevallen kunnen zij advies en bijstand bieden. Het kan echter ook heel goed zijn dat zij bepaalde zaken niet in behandeling willen nemen, terwijl de stichting dit wel doet. Als buitenstaander kijkt een verzekeringsmaatschappij anders tegen een arbeidsconflict aan dan wij. Het is dan ook van belang om vroegtijdig contact met het stichtingsbestuur op te nemen bij een dreigend conflict.

Een andere taak van de stichting is het bieden van steun aan deelnemers die in financiële problemen zijn geraakt of dreigen te raken. In een aantal gevallen biedt het huishoudelijk reglement mogelijkheden. In andere gevallen kunnen we oplossingen proberen te vinden via de werkgever.

Als stichting willen we naast een juridisch vangnet ook de sociale kant van de NVLT vormgeven. Als bestuur hebben wij een vertrouwensfunctie. Wij hebben echt niet overal een antwoord op, maar zullen altijd proberen om samen met de deelnemer een oplossing te vinden.

Nieuwe leden automatisch lid

Kortom: geen enkele rechtsbijstandverzekering biedt hulp als het om zaken gaat die gerelateerd is aan de specifieke luchtvaartwetgeving waar onze beroepsgroep mee te maken heeft. Daarom heeft de NVLT besluiten dat vanaf 1 juli 2012 alle nieuwe leden automatisch lid zijn van het juridisch bijstand fonds. Wij raden ook alle bestaande leden die nog geen lid zijn van het juridisch bijstandsfonds aan om deze stap te zetten.

*Peter Rimmelzwaan (voorzitter) en
Willem de Smit (secretaris)*
Stichting Belangenbehartiging NVLT

Preflight check door vlieger

Nieuwe werkwijze transavia ongunstig voor werkgelegenheid

Transavia heeft in het kader van OVA (Overhead Value Analysis) het plan uitgewerkt om de preflight checks aan transaviavliegtuigen voortaan te laten uitvoeren door het vliegend personeel in plaats van de luchtvaarttechnici.

Op de buitenstations van transavia werkt dit al zo. Nu wil transavia deze werkwijze ook op de homebase-stations Amsterdam en Rotterdam introduceren. Op deze manier meent transavia de productiviteit van haar vliegend personeel te verhogen. Ook heeft transavia de NVLT laten weten dat deze wijziging het mogelijk maakt om de stijgende productie door de ingekrompen technische staf te laten uitvoeren. De vacatures die door natuurlijk verloop ontstaan worden dan niet ingevuld.

Tijdwinst?

Wij zien naast de veiligheidsaspecten ook de operationele risico's voor transavia.com toenemen. Een voorbeeld: een piloot vraagt 15 minuten voor vertrek een second opinion over een schade aan een wiel. De luchtvaarttechnicus besluit dat het wiel verwisseld moet worden. Deze verwisseling kost zoveel tijd, dat het vliegtuig de slottijd mist. Daardoor kan in het hoogseizoen zomaar een vertraging optreden waarvoor een vergoeding van maximaal 300 euro per passagier betaald moet worden. Terwijl dit mankement anders direct bij binnenkomst door de technicus ontdekt was en binnen de omdraaitijd verwisseld kon worden.

In gesprek

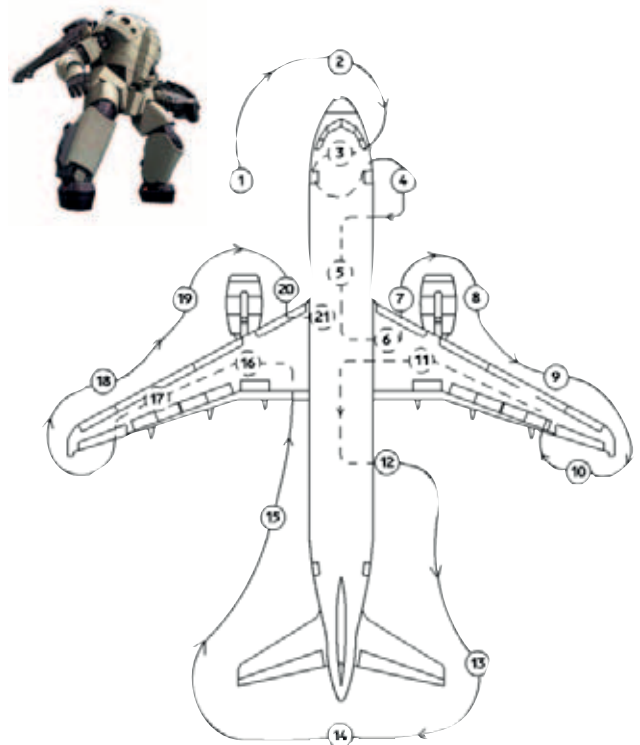
De NVLT heeft in een gesprek met transavia haar zorgen geuit over de operationele risico's en de vliegveiligheidsaspecten. Maar transavia is van mening dat dit niet opweegt tegen de verwachte productiviteitsstijging. Transavia meldde ons dat er tot op heden geen Maintenance Safety Reports zijn binnen gekomen van gebreken op buitenstations die niet zijn opgemerkt door de flight crew.

Werkgelegenheid

Wat de NVLT ook een ongewenste ontwikkeling vindt is dat we bij transavia werkgelegenheid van haar grondpersoneel naar haar vliegend personeel zien verplaatsen. Er was uitdrukkelijk verzekerd dat deze verandering niet ten koste zou gaan van de huidige personele bezetting van haar vliegtuigonderhoudspersoneel. Kijken we echter naar de KLM-groep waar transavia.com deel van uitmaakt, dan zien we grote veranderingen die in de toekomst negatieve effecten voor de werkgelegenheid kunnen hebben. In het kader van werkgelegenheid vinden wij het nu onwenselijk om technisch werk over te hevelen

naar andere beroepsgroepen binnen de KLM-groep. Ook strookt deze trend niet met de uitspraak van KLM-directeur Peter Hartman: "We keep the family together". Tot slot van rekening heeft transavia vacatures voor technisch personeel die nu worden opgevuld door werk her te verdelen onder het duurdere cockpit personeel.

Peter de Moor



Er zijn nieuwe NVLT-koordjes

Onlangs werden 600 NVLT-koordjes afgeleverd uit Parijs. De koordjes zijn tweeledig: op de ene helft staat het NVLT-logo en op de andere helft het logo van onze Franse broederbond de SNMSAC. Het initiatief voor deze koordjes kwam van de SNMSA. Het leek hen een goed idee om onze alliantie op deze manier te tonen en te benadrukken. De sectie Air France van de SNMSAC heeft inmiddels al 600 koordjes aan hun leden bij Air France gedistribueerd. De koordjes zijn uitermate goed ontvangen. Omdat beide bonden AF en KLM Group geallieerd zijn, maakt het in één oogopslag duidelijk dat wij elkaar steunen.



Op het koordje is ook de naam van de UNSA (Union Nationale des Syndicats Autonomes) te zien. De UNSA is een nationale unie van onafhankelijke bonden. Waarom staat ook deze organisatie op het koordje? De Franse President Sarkozy heeft er op 20 augustus 2008 een wet doorgedrukt die het bestaan van kleinere vakbonden in bedrijven de nek omgedraaid heeft. Elke bond moet nu aan kunnen tonen dat zij 10 procent representatief zijn in het bedrijf. Dat zou voor de SNMSAC met haar 1200 leden bij Air France het einde hebben betekend. De oplossing was zich aan te sluiten bij de UNSA. De SNMSAC heeft haar identiteit echter volledig behouden. De UNSA heeft in geheel Frankrijk ca. 350.000 leden, waaronder veel cabine crew.

Leden van de NVLT kunnen de koordjes **GRATIS** afhalen op het NVLT-kantoor.





Flexibeler inzet luchtvaarttechnici B1 en B2 door scopeverbreding

Onlangs heeft de Europese Commissie in haar wijsheid besloten om de scope van de B1 en B2 luchtvaarttechnici te verbreden. Zij heeft dit gedaan met een amendement op de verordening (EC) No 2042/2003, de voor ons bekende Parts 66,145 en 147. De verordening (EC) No 1149/2011 van 21 oktober 2011 geeft deze wijzigingen weer.

De Commissie wilde de scope verbreden om "een hoog uniform niveau van luchtvaartveiligheid in Europa te kunnen behouden".

Hieronder een citaat uit de toelichting van de Europese Commissie.

De huidige eisen en procedures betreffende de permanente luchtwaardigheid van luchtvaartuigen, en betreffende de goedkeuring van bij voornoemde taken betrokken organisaties en personen, worden gewijzigd, vooral om de opleidings-, examinerings-, kennis- en ervaringseisen voor de afgifte van bewijzen van bevoegdheid voor onderhoud van luchtvaartuigen te actualiseren en om deze eisen aan te passen aan de complexiteit van de verschillende categorieën luchtvaartuigen.

Ik heb de indruk dat luchtvaartmaatschappijen en onderhoudsorganisaties een grote vinger in de pap hebben gehad bij deze wijziging. Of dit ook de wens is geweest van de luchtvaarttechnici in Europa is maar de

vraag. Veel oudere luchtvaarttechnici, die al jaren als B1 of B2 functioneren, zullen met deze scopeverbreding niet blij zijn. De overlap tussen B1 en B2 is door de wijziging veel kleiner geworden. Een veelgehoorde uitspraak is: "Ik heb jaren geleden voor mechanisch of avionisch luchtvaarttechnicus gekozen. Ik zit niet te wachten op een scopeverbreding, waardoor ik werkzaamheden uit een andere vakgebied moet doen".

Opinie NVLT

De NVLT is van mening dat de tijd niet stil staat en dat de bedrijven de mogelijkheid moeten kunnen hebben om haar personeel beter en flexibeler in te kunnen zetten. Bij de KLM is men overgegaan tot het introduceren van luchtvaarttechnici met een B1+B2. Wel vindt de NVLT dat de opleiding en ervaringsopbouw adequaat moeten zijn voor de scopeverbreding. Een flexibele inzet van luchtvaarttechnici biedt het bedrijf voordelen. Dat hoort ook arbeidsvoorwaardelijk iets positief voor de luchtvaarttechnici op te leveren.

Totstandkoming

Aan deze wijziging is een lang traject voorafgegaan met voorstellen, commentaren en verscheidene bijeenkomsten van belanghebbende en de EASA in Keulen. De NVLT heeft tijdens dit voortraject veel vragen gesteld en opmerkingen ingestuurd. De vragen gingen onder meer over de definitie van electrical en avionics systems en wat de Commissie verstaat onder een simple test en trouble shooting. De EASA, die dit traject had geïnitieerd, heeft een opinie aan de Europese Commissie geschreven. De Commissie heeft de opinie gedeeltelijk overgenomen. Kortom: het lobbycircuit heeft gewerkt.

Door de wijziging krijgen luchtvaartmaatschappijen en onderhoudsorganisaties een grotere flexibiliteit bij het inzetten van de luchtvaarttechnici. Veel onderhoudswerkzaamheden kunnen voortaan door de B1 of de B2 gecertificeerd worden. Overigens is voor de categorie A de scope enigszins aangepast. Deze aanpassingen hebben het meest betrekking op helicopter equipment. ①

Wat is er nu precies veranderd?

66. A. 20 Privileges B1

Oud:

2. A category B1 aircraft maintenance licence shall permit the holder to issue certificates of release to service following:

- maintenance, including aircraft structure, powerplant and mechanical and electrical systems.*
- Replacement of avionics line replaceable units, requiring simple tests to prove their serviceability, shall also be included in the privileges.*

Category B1 shall automatically include the appropriate A subcategory.

Nieuw:

2. A category B1 aircraft maintenance licence shall permit the holder to issue certificates of release to service and to act as B1 support staff following:

- maintenance performed on aircraft structure, powerplant and mechanical and electrical systems,*
- work on avionics systems requiring only simple tests to prove their serviceability and not requiring troubleshooting.*

Category B1 includes the corresponding A subcategory.

66. A. 20 Privileges B2

Oud:

3. A category B2 aircraft maintenance licence shall permit the holder to issue certificates of release to service following maintenance on avionics and electrical systems.

Nieuw:

3. A category B2 aircraft maintenance licence shall permit the holder:

(i) to issue certificates of release to service and to act as B2 support staff for following:

- maintenance performed on avionics and electrical systems, and

- electrical and avionics tasks within powerplant and mechanical systems, requiring only simple tests to prove their serviceability; and

(ii) to issue certificates of release to service following minor scheduled line maintenance and simple defect rectification within the limits of tasks specifically endorsed on the certification authorisation referred to in point 145.A.35 of Annex II (Part-145). This certification privilege shall be restricted to work that the licence holder has personally performed in the maintenance organisation which issued the certification authorisation and limited to the ratings already endorsed in the B2 licence.

The category B2 licence does not include any A subcategory.

Wat betekent dit voor luchtvaarttechnici?

Voor luchtvaarttechnici B1 blijft het certificeren van onderhoud aan powerplant en 'mechanical and electrical systems' ongewijzigd. Het certificeren van werkzaamheden aan 'avionics systems' is gewijzigd van LRU naar systeemniveau. Dat betekent dat men als luchtvaarttechnicus B1 werkzaamheden zoals het oplossen van klachten, uitvoeren van modificaties en repareren van bedrading in en van alle 'avionics systems' mag certificeren, met dien verstande dat men de 'avionics systems' op eenvoudige wijze test (simple tests) en reparaties zonder enige trouble shooting uitvoert.

Ook voor luchtvaarttechnici B2 blijft het certificeren van onderhoud aan 'avionics and electrical systems' ongewijzigd. Nieuw is dat men als luchtvaarttechnicus B2 onderhoud mag certificeren van 'electrical and avionics tasks within powerplant and mechanical systems, requiring only simple tests to prove their serviceability'. Daaronder vallen alle werkzaamheden waarbij slechts eenvoudige tests nodig zijn om de luchtwaardigheid aan te tonen en waarbij geen probleemoplossing nodig is. Nieuw is ook dat de luchtvaarttechnicus B2 mechanische taken die hij zelf heeft uitgevoerd, zoals 'minor scheduled line maintenance (b.v. overnight or daily check)' en 'simple defect rectification' mag certificeren.

Wat is nog meer nieuw?

- Er komt een Part-66-AML voor 'light aircraft' in de category B3, <5700k'.
- Er zijn bij de Part-66 basic knowledge requirements 3 ATA's toegevoegd namelijk: 42, 44, 46. Deze nieuwe ATA's zijn nu in de verschillende modules voor de B1, B2 en A verwerkt.
 - Integrated Modular Avionics (ATA 42)
 - Cabin Systems (ATA 44)
 - Information Systems (ATA 46)
- De Part-66 basisopleiding voor 'Electrical Wiring Interconnection System (EWIS)' is voor de B1 en B2 op het gelijke niveau gebracht. Dat betekent dat beiden de volgende werkzaamheden mogen uitvoeren en certificeren: 'continuity, insulation and bonding techniques and testing. Use of crimp tools, hand and hydraulic operated. Testing of crimp joints. Connector pin removal and insertion.'

opleidingen eruit moeten gaan zien. Wij zullen in het volgende magazine hier op terug komen.

Veel vragen

Luchtvaarttechnici zullen ongetwijfeld vragen krijgen over hun competentie. Bijvoorbeeld: 'ben ik wel genoeg opgeleid?' en 'Heb ik wel genoeg ervaring om al deze nieuwe zaken te kunnen verantwoorden?'. De NVLT kan deze vragen niet beantwoorden. Het hangt er vanaf hoe ILT en de onderhoudsbedrijven hier mee omgaan. Wij kunnen alleen maar aanraden om geen onderhoud te certificeren als je meent daar niet competent voor te zijn. Belangrijk is daarbij wel dat je dit ruim van te voren bij de onderhoudsbedrijven aangeeft, zodat zij een oplossing kunnen gaan zoeken.

Rob Swankhuizen

① <http://easa.europa.eu/agency-measures/docs/agency-decisions/2012/2012-004-R/Annex to ED Decision 2012-004-R.pdf>

Verworven rechten

De luchtvaarttechnici die voor 21 oktober 2011 hun privileges uitvoerden als A, B1 en B2 blijven die behouden. De basisopleidingen voor de scopeverbreding krijgen zij van de Commissie cadeau. Volgens de Commissie hebben zij de basiskennis voor de aangepaste Part-66-modules dus al in huis. Dit worden 'protected rights' genoemd. De betreffende luchtvaarttechnici voldoen echter niet aan de nieuwe typering voor de B1 en B2, omdat deze de scopeverbreding in het pakket moet hebben. De luchtvaarttechnici die na 21 oktober 2011 hun privileges willen gaan uitvoeren hebben deze 'protected rights' niet.

Aanpassing opleidingen

Uiteraard moeten de basis- en type ratingopleidingen behorende bij het Part-66 AML voor de B1 en B2 aangepast worden. Er is een overgangsfase vastgesteld. Daardoor hebben de onderhoudsbedrijven voldoende tijd om hun opleidingen en procedures aan te passen. De verordening is direct van kracht gegaan in de Europese lidstaten. De invoering hiervan is een zaak van de Inspectie Leefomgeving en Transport en de onderhoudsbedrijven.

De EASA heeft op 19 april 2012 de decision No 2012/004/R gepubliceerd. Deze decision omvat de nieuwe AMC's (part M, -66, -145 en -147) welke bij de geamendeerde verordening (EC) No 2042/2003 behoren. Deze AMC's geven een uitleg over wat de EASA verstaat onder een "simple test, troubleshooting, electrical- en electronical systems. Eveneens geeft men aan hoe de



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

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

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



Eindrapport enquête meldingsbereidheid voorvallen burgerluchtvaart 2011

Op 12 december 2011 is het rapport 'Meldingsbereidheid t.b.v. de Veiligheid in de Burgerluchtvaart' openbaar gemaakt. Doel van het onderzoek was dat het ministerie van Infrastructuur en Milieu, deelnemende vakbonden zoals VNV, Luchtverkeersgilde, VNC en NVLT een reëel beeld zouden krijgen van de meldingsbereidheid van voorvallen.

Op 12 december 2011 is het rapport 'Meldingsbereidheid t.b.v. de Veiligheid in de Burgerluchtvaart' openbaar gemaakt. Doel van het onderzoek was dat het ministerie van Infrastructuur en Milieu, deelnemende vakbonden zoals VNV, Luchtverkeersgilde, VNC en NVLT een reëel beeld zouden krijgen van de meldingsbereidheid van voorvallen.

Op 22 september 2011 hebben wij de leden via de NVLT-website geïnformeerd en hen gevraagd om de enquête in te vullen zodat het ministerie kon analyseren wat er goed of fout liep in het meldingsproces. Bovendien was het van belang om te weten hoe de verplichte melders zoals luchtvaarttechnici, luchtverkeersleiders en captains melden en heeft ervaren. Het ministerie zou na de uitkomst de Tweede Kamer informeren wat er goed en fout ging. Een voor de vakbonden belangrijk aspect van de enquête was inventariseren hoe professioneel haar achterban omgaat met het melden van voorvallen.

Wat was de achterliggende gedachte van het onderzoek?

De NVLT heeft haar medewerking verleend aan het onderzoek Meldingsbereidheid t.b.v. de Veiligheid in de Burgerluchtvaart van het ministerie van Infrastructuur en Milieu. Dit onderzoek, in de vorm van een enquête, komt voort uit de Beleidsagenda Luchtvaartveiligheid 2011-2015 waarmee de ministerraad in april 2011 heeft ingestemd. Deze Beleidsagenda Luchtvaartveiligheid is een uitwerking van de veiligheidsparagraaf in de Luchtvaartnota. De Luchtvaartnota geeft de visie van het kabinet weer op de ontwikkeling van Nederland, in het bijzonder de innovatieve, concurrerende en ondernemende economie en een duurzame leefomgeving. Een optimale internationale bereikbaarheid door de lucht is volgens de nota daarvoor een belangrijke voorwaarde. De luchtvaartveiligheid is een belangrijk aspect hierbij. Het melden van voorvallen is één van de hoofdpijlers. Het melden van voorvallen behoort bij het werk als luchtvaarttechnicus. De Europese Commissie heeft niet voor niets de luchtvaarttechnicus uitgekozen als verplichte melder. Zij zijn veelal als laatste in en rondom het vliegtuig of helikopter werkzaam. Daarom wilde de Commissie graag gebruik maken van hun expertise en ervaring. Als deelnemer van het

veiligheidsmanagementsysteem (VMS) is het volgens de NVLT essentieel dat men meldt.

De enquête was zo opgesteld dat men positieve of negatieve ervaringen bij het melden van voorvallen goed kon verwoorden. Het was de bedoeling dat er een correct beeld over de meldcultuur in Nederland werd geschapen.

De rijksoverheid heeft zich voorgenomen om condities te scheppen voor een volwassen veiligheidscultuur. Onder andere is als doel gesteld dat 'bevindingen in openheid worden gedeeld op basis van vertrouwen. In deze Just culture kan een stroom van meldingen op gang komen, die als onderdeel van het veiligheidsmanagementsysteem bijdragen aan de verbetering van de luchtvaartveiligheid.'

Het ministerie heeft in dit kader te kennen gegeven met een tweejaarlijkse enquête meer specifiek inzicht te willen verkrijgen in de actuele meldingsbereidheid van het Nederlandse luchtvaartpersoneel. Met de resultaten uit deze enquête wil men zicht krijgen op wat het luchtvaartpersoneel beweegt of belemmert om zaken te melden. Daarbij staan niet de wettelijke eisen, maar de beleving van de respondenten centraal.

Niet representatief

Uitgaande van het totale potentieel van gecertificeerde luchtvaarttechnici in Nederland van 1750 en de 112 technici die de enquête hebben ingevuld komen we op 6,4 procent van het totaal. Naar de mening van de NVLT is dit een teleurstellend percentage. De NVLT heeft ruim 700 leden. Deze enquête is volgens de NVLT niet erg representatief voor luchtvaarttechnici. De conclusies uit het onderzoek zijn soms schrikbarend. Gelet op de representativiteit kunnen we stellen dat verhoudingsgewijs de soep nog niet zo heet werd en word gegeten als hij wordt opgediend!

De conclusie uit het onderzoek

Op basis van de resultaten uit deze enquête is de meldingsbereidheid van de medewerkers in de burgerluchtvaartsector bemoedigend te noemen. De overgrote meerderheid van de respondenten zegt te begrijpen waarom men moet melden en is doorgaans bereid om dit in voorkomende gevallen ook te doen.

Bij deze conclusie wilden wij nog wel even stilstaan. De NVLT heeft er voor gezorgd dat haar leden geïnformeerd zijn over het onderzoek over de meldingsbereidheid. De leden van de NVLT zijn voornamelijk te vinden bij KLM, Transavia, Martinair en CHC.

Er zijn ruim 50 Maintenance, Repair & Overhaul organisaties in Nederland. De luchtvaarttechnici van deze organisaties zijn niet geïnformeerd. Dat betekent dat niet duidelijk is wat de meldingsbereidheid is van de technici bij deze bedrijven is. We kunnen concluderen dat bij de bedrijven waar de NVLT erkend is een grote meldcultuur heerst.

Ook al zijn er vraagtekens te zetten bij de representativiteit van het onderzoek, het is wel van belang dat de voornaamste

conclusies worden opgepakt. Het ministerie, ABL, de luchtvaartmaatschappijen en de vliegtuigonderhoudorganisaties moeten gezamenlijk oplossing-en realiseren. De NVLT attendeert haar leden er nogmaals op dat melden bij het werk van een technicus hoort.

Rob Swankhuizen

Note;
Het eindrapport enquête meldingsbereidheid voorvallen burgerluchtvaart 2011 is te vinden op:
www.rijksoverheid.nl



