NVLT MAGAZINE

Nederlandse Vereniging van Luchtvaart Technici

9e JAARGANG winter 2014

Prettige feestdagen
en een voorspoedig
2015

NVLT
Bezoekadres: Stationsplein 326
Gebouw 144 kamer 225
1117CK Schiphol Oost
Telefoon 020-3483492 Fax 020-3483496
E-mail: info@nvlt.org
Ledenadministratie: leden@nvlt.org

In dit nummer o.a.

- Van de voorzitter
- Het einde van Martinair?
- RJC MAC principe akkoord
- Het decor
- Transavia staat voor een uitdaging
- MH 17
- Ik ben competent
- EASA workshop CAMO part-145 responsibilities
- Betrouwbaar KLM
- RIVM zoekt naar gegevens schadelijke stoffen
- MD11 in memoriam

Van de voorzitter

Met de kerstmis voor de deur is het de gewoonte om terug te blikken op het afgelopen jaar. Het jaar 2014 staat in mijn geschiedenisboekje genoteerd als een van de meest boeiende jaren. Met boeiend bedoel ik dan niet dat het een positief jaar is geweest maar dat drama zich op drama stapelde. Gebeurtenissen die stuk voor stuk voor een onrustig gevoel zorgen.

Terwijl de wereld vele oorlogen voert en de rechten van de mens op vrijwel alle continenten met voeten getreden worden, wordt de luchtvaart geconfronteerd met de verdwijning van een groot passagiersvliegtuig. Op 8 maart verdwijnt Malaysian MH370 kort na vertrek uit Kuala Lumpur boven de Indische oceaan van de radar en is tot op de dag van vandaag niet meer teruggevonden. Op 17 juli vertrekt Malaysian MH17 vanaf Schiphol om twee uur later neer te storten in het oostelijk deel van Oekraïne. Het wordt duidelijk dat de B777-200 door externe oorzaken is gecrashed maar wie dit op zijn geweten heeft is nog niet duidelijk. Een tragisch incident waarbij 296 passagiers om het leven kwamen. Bloedige onrust in het midden oosten maar ook in Oekraïne. De Russen staan voor de Europese grenzen nadat ze al eerder De Krim hebben geannexeerd.
Verder nog de nodige natuurrampen die vele slachtoffers hebben geëist.

Nederland kruipt langzaam uit het diepe dal van de crisis. De werkloosheid loopt niet verder op maar wordt ook niet snel minder. De economie sterkt langzaam iets aan maar overtuigend is het nog niet. In ieder geval heeft een deel van de bevolking te maken met de negatieve effecten van de crisis een zit daardoor in fikse financiële problemen. Daar tegenover staat dat een klein deel van de bevolking er goed uit is gesprongen en zich heeft kunnen verrijken aan de kansen die een crisis ook bied.
Binnen de luchtvaart werden we geconfronteerd met een staking van Duitse en Franse piloten. We zagen de scheuren ontstaan in de eenheid tussen Nederlanders en Fransen en tussen de goed betaalde piloten (Nederlands en Frans) en de collega's die hun beloning vinden aan de onderkant van de loonschalen. Een inkomens gat dat steeds groter wordt en in de toekomst onvermijdelijk tot verstoorde verhoudingen gaat leiden tussen achterbannen van bonden.
Binnen de KLM groep zien we conflicten ontstaan op de arbeidsvoorwaardelijke tafels. Martinair doet er alles aan om het Regional Jet Center op afstand te zetten en in de markt te zetten als low budget MRO. Wat mij betreft is dat niet acceptabel en in feite een bedreiging voor de andere twee technisch diensten in de KLM groep op Schiphol. Bij Transavia zijn de cao onderhandelingen nog gaande maar ook daar gaat het stroef en is het maar de vraag of we er uit gaan komen.
Bij de KLM moeten we nog op gang komen. Ook dat wordt een uitdaging als ik kijk hoe de KLM vlag er bij hangt. En die hangt niet fier in top!

2014 afsluitend kunnen we niet anders dan concluderen dat 2015 even enerverend wordt. Wat er in de wereld verder gebeurt zal vanzelf duidelijk worden. Wat er binnen de (Nederlandse) luchtvaartsector gebeurd is redelijk voorspelbaar. De kosten moeten zakken anders kunnen we niet op tegen de easyJets, Ryanairs, en Emirates van deze wereld.

Hoe we dat voor elkaar krijgen?

2015 zal het ons leren.

Ik wens alle leden en hun families heel fijne kerstdagen toe en de beste wensen voor het nieuwe jaar.

Ron Scherft

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
Bank: ING 8365072
IBAN: NL45INGB0008365072
Web-site: www.nvlt.org
E-mail: info@nvlt.org
Ledenadministratie mail:
leden@nvlt.org

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

Het einde van Martinair?

De aanhef komt misschien erg dramatisch over en zover is het natuurlijk nog niet. Ik leg hier maar de nadruk op 'nog' want niets is uitgesloten. Martinair is opgedeeld in twee grote brokken. Ten eerste heb je daar de vracht operatie die volledig ten dienste staat van de KLM Cargo divisie. Het andere deel is het Regional Jet Center (RJC) ofwel de voormalige technische dienst van Martinair.

Nadat de Martinair vracht operatie volledig is opgegaan in de KLM organisatie en ook op de KLM manier wordt aangestuurd, zijn de resultaten er niet beter op geworden. Jaar op jaar worden flinke verliezen geleden op met name de Full Freighter operatie. Dat komt deels door de wijze waarop de operatie en de sales worden uitgevoerd en deels door de brandstof slurpende vrachtvliegtuigen zoals de oude B747BCF en de MD11'en met hun PW4000 motoren. Inmiddels is wel bekend dat Martinair, onder druk van KLM de oude vloot gaat uitfaseren en verder gaat met drie KLM B747 ERF vliegtuigen. Eén BCF blijft in de vloot als reserve vliegtuig. Dit is het plan van de directie. De OR van Martinair gesteund door de OR van KLM en de vakbonden zijn van mening dat er alternatieven zijn en dat de Full Freighter operatie behouden kan blijven en zelfs winstgevend gemaakt kan worden. Ook de NVLT is die mening toegedaan. Je ziet dat er enorme hoeveelheden vracht via Schiphol vervoerd wordt. Op dit moment is die markt in handen van vrachtvervoerders die niet hun basis hebben op Schiphol. Air Bridge Cargo (ABC) is een grote vervoerder die zijn activiteiten op korte termijn nog verder gaat uitbreiden. KLM en Martinair lijken de handdoek in de ring te gooien.

KLM is van mening dat de meeste vracht in de bellies van passagiersvliegtuigen vervoerd kan worden en gaat daarbij voorbij aan de vraag van grote klanten om hun vracht in één zending te vervoeren. Dat kan alleen met Full Freighters en als KLM niet uitkijkt zullen ze deze grote verladers kwijt gaan raken. Daarmee is er een risico dat dan ook de bellies niet meer gevuld kunnen worden.

Het afbouwen van de Full Freighter operatie heeft niet alleen effect op de werkgelegenheid bij de Martinair (en KLM) vrachtdivisie. Het onderhoud aan de Martinair B747 en de MD11 wordt door KLM E&M uitgevoerd. Ook daar zal dat zijn effecten hebben op de werkgelegenheid. Bij KLM is inmiddels fors gereorganiseerd in het Vliegtuig Onderhoud (VO) en de Full Freighter afbouw komt nog eens boven op een overcapaciteitssituatie die zich medio 2015 zal aandienen.

De afbouw heeft ook een groot effect op de positie van de werknemers van het RJC Martinair en op de positie van de NVLT in het Arbeidsvoorwaardelijke Overleg. Doordat met de afbouw van de Full Freighter operatie de aard van het bedrijf Martinair zodanig veranderd dat het grootste deel van de activiteiten van technische aard zijn, is een eigen cao voor Martinair niet langer houdbaar. Door de nieuwe verhoudingen, die overigens op dit moment al aan de orde zijn, valt Martinair en het RJC onder de werkingssfeer van de Metalektro cao. Deze CAO is algemeen verbindend verklaard op bedrijven die aan de voorwaarden van de Metalektro cao voldoen.Dit effect was in 2013 al onderdeel van de discussie over een nieuwe cao bij Martinair. Onze inzet in 2013 was dat alle medewerkers van het RJC zouden worden ondergebracht onder de werkingssfeer van de KLM cao en daarmee een KLM dienstverband zouden krijgen. Vele Martinair werknemers gingen hen immers al voor en ook aan de Martinair werknemers die niet meer nodig zijn in de vrachtoperatie is al toegezegd dat zij een KLM dienstverband krijgen. Op dit moment is de status dat Martinair het RJC wil gaan verzelfstandigen en daarmee binnen de KLM groep neerzetten als een volle dochter. Daarbij gaat men er van uit dat het bedrijf per 1 januari onder de Metalektro CAO valt.

In de onderhandelingen heeft Martinair een bod gedaan dat in de ledenraad van 5 november is afgewezen. Het bod bevatte geen enkele werkgelegenheidsgarantie en werd als geheel gezien als een klap in het gezicht. Er is inmiddels toch een akkoord bereikt waarin afspraken zijn gemaakt over de overgang naar de Metalektro CAO per 1 januari het overnemen van de huidige Martinair arbeidsvoorwaarden als aanvulling op die CAO.

De status van de NVLT is daarin op z'n zachts gezegd onduidelijk. Wij zijn immers geen partij aan de landelijke CAO tafels waar de Metalektro wordt uit-onderhandeld.

De NVLT zit niet te wachten op een MRO binnen de hekken van de KLM groep die tegen lage kosten werk kan wegzuigen uit de andere twee onderhoudsdivisies (KLM en Transavia) Wij wensen geen technische variant van het Transavia France debakel waaruit duidelijk bleek dat de AF KLM groep op zoek is naar een alternatief voor de te dure Europa operatie.

Level Playing field? Ja, maar dan ook voor de technische diensten van de KLM groep.

Wij willen echter wel een rol blijven spelen aan de RJC tafel en meewerken aan het tot stand komen van de "plussen" op de Metalektro CAO.

Met deze veranderingen lijkt er een eind te zijn gekomen aan het eens zo fiere Martinair. De trotse DC10'en en 747's die passagiers en vracht over de wereld vervoerde. De trots van de mannen en vrouwen die zich bij nacht en ontij inzetten voor het bedrijf en de oprichter eigenaar Martin Schreuder. Het is niet meer.

Wat er nog staat is een vliegschooltje, een vrachtvervoerder met 4 vliegtuigen (voor hoe lang nog?) en een zelfstandig Vliegtuigonderhoud bedrijf dat tegen een zo laag mogelijke kostprijs voor één klant het onderhoud uitvoert.

Jammer!

Ron Scherft.

RJC Martinair principe akkoord

In november 2013 zijn de bonden bij Martinair, inclusief de NVLT van start gegaan met de CAO onderhandelingen.

Startpunt van deze onderhandelingen was een gezamenlijke zoektocht naar zekerheid. Die zekerheid werd gezocht op drie vlakken n.l.: werk, inkomen en pensioen.

Hierbij was vooral de gezochte zekerheid van werk een zware dobber. Immers de KLM wilde ons niet opnemen in de blauwe familie en Martinair wilde ons geen enkele garantie bieden.

`Mannen,

De erkenning bij RJC Martinair is een feit. Als de leden vrijdag het principe akkoord goedkeuren tekenen wij als volwaardige partij de laatste cao van Martinair.

1 januari zitten wij weer in een andere rol omdat wij geen partij zijn bij de Metalektro. wij gaan nu onderzoeken en met RJC bespreken welke rol er vanaf nu voor ons is weggelegd. Alle partijen zijn het eens. er is een rol voor de NVLT maar hoe en wat is nog niet duidelijk.
Op naar de volgende stap.

Ron Scherft

Daar is in de laatste ronde van 18 november gelukkig verandering in gekomen. Het is geen blauw dienstverband geworden maar een rode met garantie. En wel een garantie waaraan KLM zijn naam aan heeft verbonden.

De zekerheid van inkomen is met 2% structurele loonsverhoging minder dan sommigen hadden willen zien na vijf jaren van stilstand maar gezien de moeilijke economische tijden waarin de KLM groep verkeert geen onredelijke.

En voor wat betreft het pensioen; de kosten voor het verlengen van de regeling in 2014 worden geheel gedragen door Martinair en het deelnemers percentage van de leden blijft gedurende deze CAO gehandhaafd op de huidige 4.5%. Dit terwijl voor Martinair het percentage flink stijgt als gevolg van de overstap naar het PME pensioenfonds.

Helaas kon zelfs het door de OR ingediende plan, om Martinair cargo voor krimp te behouden, niet voorkomen dat de Metalektro Algemeen Verbindend Verklaart wordt op het RJC Martinair.

Per 1 januari 2015 is de Metalektro dan ook van kracht op de werknemers van het RJC met daar bovenop de relevante bepalingen uit de "oude" Martinair CAO. In het komende half jaar zullen we bekijken welke bepalingen onderdeel gaan uitmaken van de z.g. B bepalingen ofwel bedrijfseigen bepalingen boven op de Metalektro CAO.Met het afsluiten van deze CAO ontstaat wel een bijzondere situatie.De Metalektro wordt nl. beheerd door de drie landelijke bonden; FNV, CNV en de Unie.Zij onderhandelen over de inhoud van de Metalektro en daarin is geen plek voor de NVLT. Echter voor de bedrijfseigen regelingen zal Martinair wel met de woordvoerders van haar achterban in gesprek moeten.

En als tweede bond binnen het RJC reken ik dan ook op een rol bij die gesprekken.Voor mij persoonlijk is het afgelopen jaar een heel leerzaam jaar gebleken.Sinds mijn benoeming tot bestuurslid op 26 april heb ik veel kennis opgedaan en contacten gelegd.Deze zullen goed van pas komen bij het bespreken van de bedrijfseigen regelingen.Dat een kort lijntje met de achterban ook dan van waarde is zal geen nieuws zijn, vandaar nogmaals mijn mailadres; p.visser@nvlt.org.

Rest mij alleen nog u allen prettige kerstdagen en een gezond 2015 toe te wensen.

Met vriendelijke groet, Piet Visser

Het decor

Op 18 december zullen de CAO onderhandelingen bij KLM weer starten. Al een aantal jaren krijgen we te horen dat het niet lekker gaat met AF KLM en dat er door de hele groep heen maatregelen genomen moeten worden die moeten leiden tot lagere kosten en een gezond AF KLM. In september hebben al gezien dat de Air France vliegers staakte omdat Air France het voornemen had hun eigen low cost poot Trans-avia France uit te bouwen en daarbij ook nog Transavia Europe op te richten. Het doel om de Europa operatie onder te brengen in een low cost organisatie schoot de vliegers in het verkeerde keelgat. Als zo'n drastische ombuiging nodig is kan daar altijd over gepraat worden. Helaas is dat in dit geval niet (voldoende) gebeurd en daarmee zijn de relaties behoorlijk verstoord.

Transavia Europe is voorlopig in de ijskast gezet en Transavia France wordt beperkt uitgebouwd.

Het netto resultaat van de acties aan de Franse kant is 500 miljoen Euro in de min. Hierdoor komt de AF KLM groep wederom in de rode cijfers aan het eind van 2014. Zonder het verlies van de 500 miljoen had Air France het een stuk beter gedaan dan in voorgaande jaren. Alle grote projecten als Transform 2015 hebben wel resultaat gehad aan de Franse kant. KLM daarentegen deed het een stuk slechter dan verwacht. In plaats van een resultaat van 700 miljoen gaat KLM het jaar uit met rond de nul op de lat of iets daar boven.

De toenemende concurrentie uit het Midden Oosten en dichter bij huis, easyJet en Ryanair, wordt een molensteen om de nek van KLM en alle andere traditionele Flag Carriers van Europa.

De Europese gedachte dat concurrentie goed is voor de consument mag dan waar zijn maar helaas wordt het denken hierover voornamelijk met de oogkleppen voor gedaan. Deze gedachte gaat uit van eerlijke concurrentie, het zogenaamde "level playing field". Helaas is van dat level playing field weinig meer te bespeuren. Den Haag, Schiphol en de Euro bonzen zitten te suffen. Snel groeiende Midden Oosten Carriers als Emirates zijn uit op totale dominantie van de wereldluchtvaart. Deze maatschappijen zijn staatsbedrijven met een lage kostenstructuur en door hun overheden gegunde voordelen. Weinig tot geen fiscale lasten en speciale privileges op de home base luchthavens. Arbeidsvoorwaarden die voornamelijk in de primaire sfeer aantrekkelijk zijn maar als je ze goed tegen het licht houd slechter zijn dan die bij de Europese legacy carriers. Ook bij de Europese Low Cost carriers worden arbeidsvoorwaarden gehanteerd die vallen onder het kopje "take it or leave it". Toch kan de Schiphol directie ieder moment beslissen om Ryanair op Schiphol toe te laten naast easyJet.

Tegelijkertijd wordt Transavia straks verwezen naar Lelystad en zal dan definitief het onderspit moeten delven. Den Haag accepteert blijkbaar dat de tweede economische motor van Nederland door industriële dictators gesloopt wordt of tenminste afhankelijk wordt gemaakt van de low cost carriers En dit alles met de Europese gedachte in het hoofd.

Tegen dit decor zullen we op 18 december van start gaan met de onderhandelingen voor de KLM cao 2015. De voorstellen zijn ingediend en het touwtrekken begint.

Voor de NVLT staat vast dat er veel moet veranderen binnen ons domein (VO) maar dat van inleveren van primaire arbeidsvoorwaarden geen spraken kan zijn. Transform 2015 en Securing Our Future hebben ons domein in hun greep sinds 2012. De organisatie staat op z'n kop maar de piramide staat weer rechtop. Er is een behoorlijke productiviteitsverbetering gerealiseerd, het aantal Certifying Staff is in drie jaar tijd met een dikke 100 afgenomen, vele combifuncties zijn gerealiseerd en de overhead is aanzienlijk afgenomen. Helaas heeft dit alles wel forse druk gelegd op de operatie en de mensen. Mensen die gemiddeld van hoge leeftijd en zonder perspectief zijn op een afnemende werkdruk en lichtere roosters. De capaciteit is krap, zit verkeerd verdeeld over de afdelingen en moet dus onder de loep gelegd worden om te besluiten hoe we hier mee om gaan.

Op de ledenvergaderingen van 29 oktober hebben we de thema's waarmee we deze cao ingaan met de leden gedeeld en daarvoor mandaat ontvangen.

In grote lijnen komen onze voorstellen neer op verjonging van de populatie technici binnen VO. Met andere woorden een exit regeling voor de ouderen en aanname aan de onderkant. Verdeling van het werk door mobiliteit en deeltijd. Herziening van de Part-66 afspraken in Bijlage 17. Dit zijn de thema's waarmee we aan de slag gaan om te kijken of we daarmee kunnen komen tot een jongere populatie die efficiënt en kostenbewust opereert in het Vliegtuig Onderhoud.

Het gaat nu om ons eigen voortbestaan! Daar gaan we ons op focussen zonder overigens de brede context uit het oog te verliezen.

Ron Scherft

Transavia staat voor een uitdaging

Transavia en de vakbonden staan voor een grote uitdaging. Zoals iedereen in de kranten heeft kunnen lezen is transavia genoodzaakt om net als de AF/KLM groep grote bezuinigingen door te voeren om een speler te blijven in het low cost segment.

De NVLT heeft wel haar bedenkingen over het beleid zo als dat momenteel gevoerd wordt binnen transavia. Zo zien we transavia volop investeren in tooling en andere randzaken als Ipads, nieuwe auto's, ICT, opknappen van interieur van gebouwen EN last but not least de aankondiging van een nieuwe livery van de vliegtuigen. Echter investeren in haar personeel is geen optie. Iedereen kan begrijpen dat dat moeilijk uit te leggen is aan de leden.

In vele meetings welke de NVLT met de CEO de heer ten Brink & CFO de heer van Mechelen heeft gehad spreekt men van een minimale investering om een nieuwe livery in te voeren. Dat gaat er bij de NVLT niet in. Transavia meldt dat het invoeren van de nieuwe livery samenvalt met het normale reguliere paint program van het onderhoud aan vliegtuigen. Wij hebben uit bronnen vernomen dat men wel degelijk vliegtuigen eerder gaat spuiten dan noodzakelijk. Daarnaast zijn er natuurlijk ook extra kosten verbonden aan de investering in nieuwe kleding voor personeel , spuiten van auto's en kosten voor andere standaard zaken als briefpapier etc. etc. De NVLT gelooft niet dat dit de juiste keuzes zijn in een tijd van 15% bezuinigingen.

Transavia heeft een strategisch plan gelanceerd wat goedgekeurd is door de AF/KL groep en raad van commissarissen EN waar deze investeringen blijkbaar een deel van uitmaken. Het zal een hele uitdaging worden maar zoals de NVLT het ziet is het wel erop of eronder voor transavia. In 2016 zal transavia winstgevend MOETEN worden anders volgt een scenario waar we ver van weg willen blijven. Dat heet het zogenaamde krimp scenario.

We zien het al een beetje gebeuren. We zien dat transavia langer gaat door vliegen met haar oude toestellen. Vloot vernieuwing staat nagenoeg stil. Transavia blijft door vliegen met haar oude toestellen wat natuurlijk ook weer extra onderhoudskosten met zich meebrengt en meer technici nodig maakt.

Een voordeel is dat er dus werk is en blijft voor onderhoudstechnici. Wij zeggen altijd als je een auto koopt van ruim 60 miljoen dan wil je toch dat die het blijft doen. Kortom de toekomst voor de huidige techneuten zal bij transavia positief zijn. Gelukkig is er in de wet vastgelegd dat het onderhoud aan vliegtuigen moet gebeuren door gekwalificeerd personeel welke in het bezit zijn van een Aircraft Maintenance License en dat is in heel Nederland een zeldzaam goed. Nederland bezit in TOTAAL slechts 2500 AML houders welke bevoegd zijn een vliegtuig luchtwaardig te verklaren. Als we dat afzetten tegen het aantal vliegers dat in Nederland staat ingeschreven dan staat dat niet in verhouding. Immers, alleen transavia telt al ongeveer 550 vliegers tegen 100 technici *voor* 20'n 30 vliegtuigen.

Peter de Moor.

MH17

Het tragische incident met de B777-200 van Malaysian Airlines boven Ukraine op zijn weg naar Kuala Lumpur als vlucht MH17 heeft de wereld door elkaar geschut. En dat luttele maanden na het verdwijnen van een zelfde type vliegtuig van dezelfde maatschappij als vlucht MH370 boven de Indische oceaan.

Zoveel pech heeft natuurlijk verwoestende effecten op de prestaties van Malaysian Airlines en ik hoop dan ook dat ze hier weer volledig bovenop komen.In de zaak van de MH17 is de Nederlandse organisatie Onderzoeksraad voor Veiligheid (OvV) aangesteld als leidende organisatie in het onderzoek naar de oorzaak van deze ramp.

Er wordt veel gespeculeerd over de oorzaak maar grondig onderzoek moet hier uiteindelijk uitsluitsel over geven.

Als NVLT zijn we er dan ook trots op te kunnen melden dat ook wij een bijdrage leveren aan dat onderzoek. Op verzoek van de OvV bemiddelen wij bij het leveren van vliegtuigtype deskundigheid in de vorm van B777 GWK's.

Wij wensen onze mannen en de betreffende onderzoekers veel succes bij dit onderzoek.

Ron Scherft

Ik ben ‘competent’

Eén van de criteria voor het mogen uitoefenen van de certificatie privileges door de Certifying Staff is dat men ‘competent’ dient te zijn. Onder ‘competent’ wordt ook wel verstaan:
bekwaam, capabel, vakkundig.

De 145-onderhoudsrganisatie heeft de verplichting om er voor te zorgen dat haar Certifying Staff aan de gestelde eisen voldoet en dat zij ‘competent’ is en blijft! Zij moet hiervoor procedures vastleggen over hoe zij dit wil bewaken en waarborgen. (zie Part 145.A.30 en AMC 145.A.30). Deze procedures dienen in het Maintenance Organisation Exposition MOE omschreven te zijn.

“Competentie moet worden gedefinieerd als een meetbare vaardigheid of standaard van prestaties, kennis en begrip en rekening houdend met houding en gedrag”.

Standpunt NVLT: van uit professioneel oogpunt vindt de NVLT dat de Certifying Staff zelf ook een verantwoordelijkheid heeft of hij of zij zich wel of niet “competent” voelt! Wij zijn dan ook van mening dat wanneer je jezelf om wat voor een reden dan ook niet meer ‘’competent” voelt om bepaalde werkzaamheden uit te voeren, je dan bij het management van de 145-onderhoudsorganisatie aan de ‘bel’ trekt! De 145-onderhoudsorganisatie heeft dan de verplichting om adequaat actie te ondernemen. Natuurlijk zouden er sentimenten zoals angst en schaamte een rol kunnen spelen die ertoe kunnen leiden dat men niet bij het management van de 145-organisatie aan de ‘bel’ trekt.

De NVLT wil er op wijzen dat je door het zetten van je handtekening op je P-66 AML en bijbehorende 145- certification authorization, je de voorwaarden die daaraan gesteld zijn, hebt geaccepteerd. Deze voorwaarden omvatten rechten en plichten zoals b.v. het recht om een CRS af te geven na onderhoud en de plicht om je zelf in samenwerking met de 145-onderhoudsorganisatie ‘competent’ te houden!

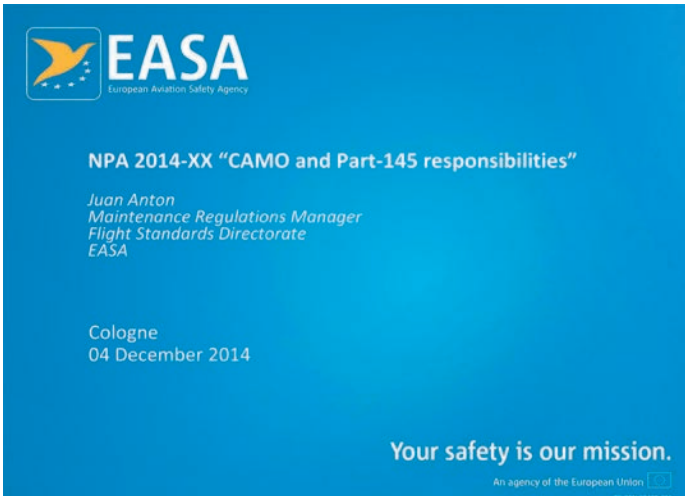
Gelukkig hebben wij tot nu toe geen signalen van leden binnen gekregen dat 145-onderhoudsorganisaties hier niet goed mee om gaan.

Deze rechten en plichten zijn onomstotelijk met elkaar verbonden, voel je je niet ‘competent’ voor bepaalde werkzaamheden dan mag je deze werkzaamheden niet certificeren!

R. Swankhuizen

Voel je je niet competent, ‘trek aan de bel’

EASA Workshop CAMO and Part-145 responsibilities



Afgelopen woensdag 4 december heb ik weer in Keulen aan een EASA Workshop deelgenomen. Het onderwerp was: "CAMO and Part-145 responsibilities", EASA had op de valreep de dag voor de workshop nog even één nieuwe NPA 2014-27 m.b.t. het onderwerp van de workshop opgestuurd.

NPA 2014-27 on Continuing Airworthiness Management Organisations' (CAMOs) and Part-145 organisations'

De workshop werd deze keer in het gigantische Hotel Barcelo in het centrum van Keulen gehouden.

Van de 130 deelnemers waren er maar zeer weinig vertegenwoordigers van de certifying staff aanwezig. Dit geeft maar weer eens aan hoe moeilijk het is om de belangen van onze leden daar optimaal te laten verdedigen. Onze belangen zouden best wel eens anders kunnen zijn dan die van de luchtvaart industrie! Safety, verantwoordelijkheden en economische belangen zijn voor alle partijen belangrijk maar worden door menigeen wellicht anders gezien of ervaren.

De workshop werd op de voor mij bekende wijze door Juan Anton, maintenance regulation manager bij de EASA voorgezeten. Juan was door zijn grote kennis van zaken erg duidelijk en helder.

Juan Anton Maintenance Regulations Manager Flight Standards Directorate EASA

De workshop en de nieuwe NPA had zijn oorsprong in EASA task 145.012 "Part-145 Single and Multiple Release" uit 2006-2010. Helaas voor ons is deze task door de 'industrie' van tafel gehaald en heeft ertoe geleid dat er een EASA Opinion 06/2010 kwam, welke EASA naar de Europe Commissie had gestuurd om maar vooral maar niets in de regelgeving te veranderen m.b.t. deze task. Zij adviseerde om nieuwe regelgeving te gaan ontwikkelen n.a.v. de verkregen feedback op de task. De nieuwe NPA-2014-27 is de follow up hiervan.

De voor ons belangrijke onderwerpen zijn:

Jullie zien dat het allemaal onderwerpen zijn die de certifying staff aan gaan. De 'comment' fase duurt 3 maanden, in deze periode kunnen belanghebbende hun commentaar leveren welke de EASA weer verwerkt met haar antwoorden in een Comment response document CRD. Op deze CRD kan men wederom reageren, de EASA maakt hier dan een 'Opinion' voor de Europese commissie voor als het om de Parts gaat, of een Decision als het om de AMC's van de Parts gaat. Ik heb al een hoop vragen op m'n lijstje staan, ik heb Juan gevraagd om hier een 'proper answer' op te gaan geven.

- *Responsibility for performance and release of maintenance and meaning of a Certificate of Release to Service (CRS).*
- *Responsibility for coordination of maintenance activities.*
- *Responsibility for the determination of the airworthiness status of the aircraft before each flight.*
- *Content and control of Job Cards. Aircraft continuing airworthiness records and operator's technical log system.*
- *Evaluate the role of the maintenance statement.*
- *Clarify the format of the technical log system and which information needs to be on board available to the pilot.*

Als het om 'Safety' gaat zit de NVLT er altijd boven op!

R.Swankhuizen

Op enkele KLM hangaars staat met grote letters geschreven:

“Betrouwbaar KLM”.

Vanzelfsprekend heeft de KLM, toen zij dat vele jaren geleden had bedacht hiervoor een reden gehad. De woorden zijn zo groot en staan zo in het zicht dat iedereen in de wijde omgeving ze kan lezen. De KLM moet dus zo trots geweest zijn op het feit dat zij zich “betrouwbaar” vond dat iedereen dit mocht weten!

Die gedachte over het “betrouwbaar” zijn is tot op heden niet veranderd. KLM meld zelfs op haar Corporate website:

Samen met partner Air France geeft KLM invulling aan haar leidende rol in de Europese luchtvaart. Betrouwbaar en met Nederlands pragmatisme zorgen 33.000 KLM’ers voor vernieuwende producten voor klanten en voor een veilige, efficiënte en servicegerichte operatie met actieve aandacht voor duurzaamheid.

Het woord “Betrouwbaar” (in het Engels ‘reliable’ wat bonafide, beproefd, degelijk, duurzaam, solide, veilig, eerlijk, feilloos en vertrouwd betekend) zou ertoe moeten leiden dat passagiers voor de KLM kiezen. Het merk KLM valt en staat bij het woord “Betrouwbaar”. Passagiers maar ook klanten voor vliegtuigonderhoud blijven weg als zou blijken dat de KLM het woord “Betrouwbaar” niet meer zou kunnen waarmaken. De NVLT is nu al meer dan 12 jaar door de KLM erkend als vakorganisatie. Erkend zijn is een formele afspraak tussen de NVLT en de KLM en hieruit vloeien voor de beide partijen rechten en plichten voort. Deze rechten bestaan voor een deel uit het mogen deelnemen aan CAO onderhandelingen. De plichten bestaan uit het zoveel mogelijk meehelpen om plannen en reorganisaties die KLM gezonder zouden moeten maken te kunnen realiseren. De NVLT werkt ook samen met de KLM om het bedrijf veiliger te maken. Dit gebeurt door haar leden te professionaliseren m.b.t. vliegveiligheid en door vliegveiligheid gerelateerde zaken te adresseren. Deze samenwerking ligt voor een groot deel op de schouders van de ‘medezeggenschap’ van het KLM vliegtuigonderhoud, waar de NVLT de meerderheid van de technici vertegenwoordigt.

Curieus genoeg is het dat de KLM zelf op haar Corporate website aangeeft dat de 33.000 KLM’ers ervoor zorgen dat zij met Nederlandse pragmatisme ervoor zorgt dat de KLM ‘betrouwbaar en veilig’ is en blijft. De NVLT heeft al in nieuwsbrieven vermeld dat zij zorg heeft over het uitbesteden van het onderhoud. Daarbij gaat het voornamelijk om Airframe onderhoud van Air France-

KLM vliegtuigen buiten Frankrijk en Nederland en de daaruit voortvloeiende verdwijnende werkgelegenheid.

De NVLT heeft die zorg gedeeld met de KLM en heeft de president directeur van Air France-KLM, Alexandre de Juniac, dan ook bij enkele gelegenheden verzocht om dit specifieke onderhoud alleen te laten uitvoeren door de technische diensten van Air France-KLM en alleen in Frankrijk en Nederland.

Wanneer het KLM Airframe onderhoud niet meer door de KLM werknemers wordt uitgevoerd in Nederland vragen wij ons af of het woord “BETROUWBAAR” nog wel op de hangaars moet blijven staan. Immers de NVLT heeft geen leden bij vliegtuigonderhoudsorganisaties in het buitenland en dus ook geen enkele invloed, inzicht, of mogelijkheden om het woord “betrouwbaar” te kunnen toetsen. Deze zorg en opmerking is onlangs in een gesprek met de nieuwe president directeur Pieter Elbers gedeeld.

De NVLT helpt de KLM om “Betrouwbaar” te blijven. De NVLT werkt er aan mee om de KLM een gezond en veilig bedrijf te laten blijven. Een bedrijf wat toekomst perspectief zal bieden voor onze leden.

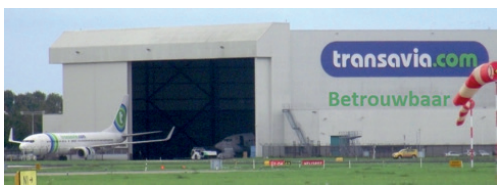
Hetzelfde kan gezegd worden van de NVLT in relatie tot Transavia en het Regional Jet Center, Transavia heeft de NVLT jaren geleden erkend en geeft op haar site aan:

> *Met enthousiasme streven we bij transavia.com naar optimale betrouwbaarheid, een goede prijs/ kwaliteitsverhouding en aandacht voor de klant.*

De NVLT is van mening dat ook Transavia Nederland op haar hangaar op Schiphol het woord **“Betrouwbaar”** zou moeten plaatsen.

Hoe dat bij het RJC moet in de toekomst? Ook daar moet het betrouwbaar op de hangaar muur!

R.Swankhuizen



RIVM zoekt naar meer gegevens over blootstelling aan schadelijke stoffen in en rondom het vliegtuig.

In de NVLT nieuwsbrieven van Juni 2013 en Oktober 2014 (te vinden op de NVLT site), hadden wij al aangegeven dat het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) in opdracht van Staatssecretaris Mansveld van Infrastructuur en Milieu de mogelijke oorzaken van gezondheidsklachten door blootstelling aan schadelijke stoffen zoals Tricresyl phosphate TCP's gaat analyseren. De focus van het RIVM was voornamelijk gericht op de blootstelling van flight en cabin crew tijden de vlucht. Wij hebben het RIVM na enkele gesprekken duidelijk kunnen maken dat ook de luchtvaarttechnici tijdens hun werkzaamheden op de Nederlandse luchthavens dagelijks worden blootgesteld aan eventueel schadelijke stoffen uit dampen van vliegtuigmotoren. De blootstelling van technici bestaat uit dampen o.a. uit oliën welke zich manifesteren direct na aankomst van het vliegtuig en na het afzetten van de motoren. Door regelmatige werkzaamheden aan of in de nabijheid van de motoren komen de dampen direct in contact met de huid en worden ingeademd. De NVLT constateert dat de luchtvaarttechnici tijdens hun werkzaamheden structureel met schadelijke stoffen zoals TCP geconfronteerd zouden kunnen worden

Na dampende Boeing 777 motor na uitzetten aan de Gate

Onze zorg over de gevolgen van deze werkzaamheden voor de gezondheid van de luchtvaarttechnici maar ook voor andere groepen die zich direct met de afhandeling van vliegtuigen bezig houden zijn door het RIVM overgenomen.

De Staatssecretaris heeft de 'Voortgangsrapportage voorjaar 2014' op 14 augustus jl. aan de tweede kamer gepresenteerd en daarbij aangegeven dat: Werkgevers door de inspectie Leefomgeving en Transport IL&T worden verplicht om klachten en problemen in relatie tot de luchtkwaliteit in vliegtuigen als een potentieel gezondheidsrisico op te nemen in hun risico-inventarisatie en –evaluatie RI&E. Vervolgens dienen zij aan te geven hoe zij deze risico's zullen adresseren. De IL&T zal de uitkomsten c.q. resultaten hiervan inventariseren. De Staatssecretaris gaf ook aan dat door meldingen aan het IL&T het Nederlands Centrum voor Beroepsziekte NCvB de vraag is voorgelegd of het hier inderdaad om een ziekte gaat als gevolg van beroepsmatige blootstelling aan 'toxic fumes' (het zgn. 'Aerotoxic syndrome') en zo ja of dit als beroepsziekte erkend moet worden. Het NCvB zetelt in het Academisch Medisch Centrum AMC in Amsterdam, Het NCvB registreert en signaleert beroepsziekten via het nationale melding- en registratiesysteem en meerdere specifieke peilstations. Wij willen expliciet aangeven dat het 'Aerotoxic syndrome' en de daaraan gerelateerde blootstelling aan TCP niet wereldwijd door de medici en experts zijn geaccepteerd, m.a.w. er is hierover geen consensus in de medische wetenschap!

De symptomen van blootstelling aan TCP zouden kunnen zijn:

geheugen stoornis, hoofdpijn, duizeligheid, misselijkhied, beklemmend gevoel op de borst, braken, kortademigheid, burn-out verschijnselen, vermoeidheid, hoesten, verminderd zicht, hartkloppingen, irritatie aan longen, diarree, oorsuizen, cognitieve problemen, geïrriteerde ogen, beven, verhoogde hartslag.

Organofosfaten zouden de oorzaak van deze symptomen kunnen zijn maar zouden ook vaak na een tijdje weer kunnen verdwijnen.

Mocht men ziekte verschijnselen hebben gekregen waarvan men meent dat zij te wijten zouden zijn aan eventuele blootstelling dan adviseren wij om dit te melden aan het bedrijf waar men werkzaam is zodat zij adequaat kunnen handelen.

Het is ons niet duidelijk of alle meldingen m.b.t. 'fume events' en of gezondheidsklachten n.a.v. eventuele blootstelling door de luchtvaartmaatschappijen en 145- onderhoudsorganisaties aan het IL&T gemeld worden. Het IL&T geeft aan dat er zeer weinig van deze meldingen bij hen binnen komen. Wij adviseren dan ook dat U Uw eventuele 'fume event' gerelateerde ziekte verschijnselen aan het IL&T meldt. Het IL&T heeft een protocol wat er voor zorgt dat U wordt doorverwezen naar het NCvB. Zoals al is aangegeven heeft het RIVM nauw contact met het NCvB en zou door meer meldingen een gedegen onderzoek kunnen gaan uitvoeren.

Wij adviseren altijd aan onze leden om preventieve maatregelen zoals voorgeschreven persoonlijke bescherming middelen te gebruiken, je werkkleding regelmatig te verschonen maar om ook om 'gezond verstand' te gebruiken.

Vermijd zo veel mogelijk dat je met je neus in de damp komt te staan!

Er kan bij het IL&T worden gemeld (desnoods anoniem) bij de Hr. Cor van den Bogaard,

e-mail: cor.vanden.bogaard@ilent.nl.

Of naar hem worden doorverwezen tel: 088 489 00 00. op werkdagen van 8.30 tot 17.00 uur bereikbaar.

Rob Swankhuizen

IN MEMORIAM

8-12-93 11-11-2014

Bye Bye MD11

In de dagen voordat de laatste MD11'en aan de grond werden gezet kreeg ik het gevoel dit alles al eens meegemaakt te hebben. Ook de DC10, de moeder van de MD11 was hetzelfde lot beschoren. Jaren lang heb ik aan de DC10 mogen werken. Eerst als monteur en vanaf 1980 als GWK mechanisch. Zowel op Schiphol als op de buitenstations zag ik de driepitters dagelijks langskomen. Het Mekka van de DC10 (so to speak) was in mijn tijd wel Jeddah in Saoedi Arabië waar ik ruim twee jaar heb gewerkt. 45 DC10'en in de week kwamen daar langs of draaiden om. In de Hadj periode steeg dat aantal soms wel naar 60 vluchten. Sommige kisten vlogen voor gerenommeerde maatschappijen en andere voor, laten we zeggen, minder gerenommeerde clubs. Altijd wel wat te sleutelen en altijd wel weer een uitdaging om te zorgen dat klanten op tijd konden vertrekken met een veilig vliegtuig.

De DC10 gaat onder je huid zitten en dat geldt ook voor de MD11. Het silhouet van een landende DC10 of MD11 tegen de ondergaande west Afrikaanse zon of boven de mistige weilanden van Noord Holland, blijft een prachtig gezicht. Uniek!

Wachtend in de Nigeriaanse nacht op een DC10 van Nigeria Airways, wij KLM'ers zorgden toen voor de techniek van die machines, was het altijd weer een opluchting als je in de verte het markante knipper patroon van de DC10 strobe lights ontdekte. Nog een paar uurtjes en dan was je met de kist op weg naar Lagos en liet je het onveilige Port Harcourt achter je. Tot de dag kwam dat de strobe lights twee keer over het veld vlogen en daarna in de verte verdwenen. Lagen die verd.... verkeersleiders nu weer te slapen in de toren. Ja hoor! Dan maar weer proberen wat slaap te krijgen op de sompige drie zitter in de crew room van Nigeria airways.

Ja, de typische techniek ga je wel missen. Wat ik echter het meest ga missen zijn de avonturen die ik beleefd heb met deze tri-jets.

Dames, Bye bye dan maar.

Ron Scherft.

Prettige feestdagen en een voorspoedig 2015