

NVLT MAGAZINE

Nederlandse Vereniging van Luchtvaart Technici

11e JAARGANG winter 2016

In dit nummer o.a.

- Van de Voorzitter
- Hallo NVLT leden
- Bye Bye 747
- RJC informatie
- Het jaartje van AIRFRANCE-KLM
- Gesprek met de hr. Jean-Marc Janillac
- Trust Together
- Europeans For Fair Competition - E4FC
- Transavia klimt langzaam uit het dal



2016 loopt zachtjes tegen zijn einde. Nog een paar dagen en we vieren weer het Kerstfeest met onze naasten. Daarna is er weer een jaar weer voorbij. Een jaar dat op vele fronten een goed gevuld jaar was.

Op het arbeidsvoorwaardelijk vlak hebben we veel werk verzet. Bij KLM kregen we een zodanig pakket cao voorstellen gepresenteerd dat dit leidde tot een protest-bijeenkomst van gezamenlijke bonden voor het KLM hoofdkantoor en vervolgonderhandelingen die wat de NVLT leden betreft tot een onvoldoende resultaat hebben geleid.

Bij KLM Engineering & Maintenance werd forse boven-tallig onder de B1 en B2 GWK's aangekondigd welke niet op natuurlijke wijze kon afvloeien. Na vele gesprekken tussen NVLT, medezeggenschap en werkvloer en KLM is de eerdere conclusie bijgesteld en is er bij nader inzien geen boven-talligheid welke niet door natuurlijk verloop kan worden opgelost. Een mooi resultaat.

Bij Transavia hebben we wel een cao kunnen afsluiten. Een cao zonder FNV. De FNV heeft zich niet neergelegd bij een cao waar zij zelf geen partij bij heeft en is een gerechtelijke procedure gestart om te proberen de oude cao op hun achterban van toepassing te laten blijven.

Bij het RJC Martinair was het dit jaar redelijk rustig. Geen hot items anders dan dat de Embraer C checks zullen worden ondergebracht bij KLM dochter UK Engineering in Engeland. Dit zal niet hele grote gevolgen hebben voor de werkgelegenheid bij het RJC wat op zich wel weer goed nieuws is.

Bij CHC hebben onze leden laten weten weer direct door de NVLT vertegenwoordigd te willen worden. Op dit moment worden onze leden daar vertegenwoordigd middels een samenwerking tussen De Unie en NVLT omdat wij in het verleden geen erkenning als cao partij bij CHC konden krijgen. Het proces om invulling te geven aan deze wens zullen we in het nieuwe jaar opstarten.

Op het Europese strijdtoneel hebben beroepsverenigingen, bonden en luchtvaartmaatschappijen de handen ineen geslagen om daarmee een aanzet te geven tot het komen tot fair competition. Met name de opkomst van o.a. maatschappijen als Emirates, Qatar Airways en Turkish Airlines is een grote zorg. De inmiddels aange-toonde overheidssteun in het Midden Oosten aan hun airlines zorgt voor oneerlijke concurrentie waar Europese maatschappijen nooit tegen op kunnen. De Europese overheden moeten hier wat tegen doen. Als er geen regulerende wetgeving komt wordt het een moeilijk verheer voor de Europese airlines en zal dat op termijn veel banen gaan kosten.

Wat ook zorgen baart is de relatie tussen KLM en Air France. Er lijkt een onderlinge strijd te ontstaan tussen Fransen en Nederlanders die (mede) getriggert lijkt worden door de ongebalanceerde productie groei van de AF KL Group. KLM groeit harder dan Air France mede

doordat het personeel aan de KLM kant het mogelijk heeft gemaakt de productie te verhogen. Hiermee wordt invulling gegeven aan de afspraken die we in 2015 met KLM hebben gemaakt. Een deel van die afspraak is dat productieverhoging ook de werkgelegenheid bij KLM stimuleert. Het nieuwe initiatief "trust together" moet de deur open zetten voor een oplossing en er voor zorgen dat de AF KL group weer gezond wordt en er weer vertrouwen over en weer ontstaat. Ik ben daar wel sceptisch over maar laten we het een kans geven. Dat de maintenance division KL E&M en AFI daarmee verzelfstandigt kan worden is een ontwikkeling die het bestuur met argus ogen volg. We hebben daar inmiddels al een standpunt over ingenomen en samen met onze collega's van de SNMSAC gepubliceerd.

Verdere ontwikkelingen zal ik grotendeels gaan volgen vanaf de zijlijn. De zijlijn van de vakbondsarena om precies te zijn. Zoals inmiddels wel bekend is heb ik mijn arbeidsvoorwaardelijke portefeuille overgedragen aan een externe woordvoerder/adviseur. Daardoor hebben we nu op alle onderhandelingsstafels dezelfde vertegenwoordiger van de NVLT zitten.

Formeel zal ik, na ruim 16 jaar nauw betrokken te zijn geweest bij de activiteiten van de NVLT, op de jaarvergadering van 2017 aftreden en mijn bestuurszetel overdragen aan een nieuw te kiezen bestuurslid. Theo de Werk heeft zich daarvoor beschikbaar gesteld waarvoor ik hem zeer erkentelijk ben. Het bestuur zal zelf uit hun midden een nieuwe voorzitter kiezen.

Voor nu wens ik jullie allen voor de laatste keer via dit medium een fijne kerst en een voorspoedig en gezond nieuw jaar.

*Ron Scherft
Voorzitter.*

Algemene Informatie NVLT
Bezoekadres Stationsplein 326
Gebouw 144, kamer 225
1117CK Schiphol Oost
Telefoon: 020-348.349.2
Fax: 020-348.349.6
Postadres: Stationsplein 326
1117CK Schiphol Oost
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
E-mail: redactie@nvlt.org

Hallo NVLT leden,

Hierbij wil ik mij even voorstellen. Ik ben Theo de Werk 51 jaar oud en sinds 1985 in dienst bij de KLM. Ik ben mij carrière begonnen in H11 bij het groot onderhoud 747, na drie jaar overgeplaatst naar H12 (blok inspectie) en GWK Avionisch geworden. Op dit moment werkzaam op Schiphol centrum waar ik vooral bezig ben met groepscommissie werk, Divisieraad en onze vakvereniging. Vanaf de start van onze vakvereniging ben ik lid van de NVLT geworden. Ik vind het belangrijk dat er meer focus komt voor de specifieke wensen van de certifying staff en verenigd zijn helpt om dit te verwezenlijken.



In het voorjaar ben ik benaderd door het bestuur van de NVLT met de vraag of ik me beschikbaar wilde stellen voor een bestuursfunctie en wilde deelnemen in de AVC (arbeidsvoorwaardelijke commissie). Ik was verrast

maar zag wel de uitdaging hierin en heb bijna gelijk positief geantwoord. Met de AVC ben ik gelijk begonnen, immers de CAO overleggen waren al gestart. Om toe te kunnen treden tot het bestuur heb ik u nodig, omdat het bestuur wordt gekozen door de leden in de ledenraad. Hopelijk hebt ik uw vertrouwen en mag ik op uw stem rekenen.

Met vriendelijke groet Theo,



BYE BYE 747.

1971. De Boeing B747 doet zijn intrede in de KLM vloot. Na ruim 30 jaar trouwe dienst wordt de oude B747 uitgefaseerd en komt de B777 in de vloot van KLM.

Daarvoor al, in 1989, wordt de B747-400 geïntroduceerd in de KLM vloot. Een gemoderniseerde variant van de B747-200 en 300. State of the art in de jaren negentig maar anno 2016 toch ook weer gedateerd. Een prachtig vliegtuig maar gezien de economische druk op de luchtvaart niet het meest economische type om passagiers mee te vervoeren.

Nadat ik half 1972 mijn opleiding aan de Jongens Vak Opleiding (JVO) van KLM had afgerond werd ik ingedeeld in de D ploeg in H11. Deze gloednieuwe hangaar was de thuisbasis van de B747, met zijn "krachtige" Jt9-7 motoren toen al state of the art. Al die jaren tot en met vandaag de dag heeft die 74 aan mij gekleefd. Je komt er nooit meer van af maar dat wil je ook niet meer na zoveel jaren. Het wordt een beetje als een huwelijk. Er mankeert van alles aan maar je kan niet meer zonder elkaar.

45 jaar na de introductie van de 747 nemen we afscheid van dit majestueuze vliegtuig. De "oude Bulten" zijn al 15 jaar geleden uit het Nederlandse "straatbeeld" verdwenen en nu is het beurt aan de (relatief) nieuwe Bulten om plaats te maken voor nieuwe technologie. De Triples vliegen al een poosje rond. Daar komt dan nu ook de volgende generatie, de 787 bij. Het bestaansrecht van de 74 is alleen nog maar een emotioneel recht. Althans, wat mij zelf betreft.

Op 7 november dit jaar heb ik deel mogen uitmaken van het team dat de PH-BFA naar Teruel in Spanje heb

mogen begeleiden alwaar zij wordt gedemonteerd. De BFA was de eerste 400 in de KLM vloot en ook de eerste 400 in Europa. Het vertrek was vanaf het platform voor Hangaar 11 en om 09:15 taxiede we volgens plan uit naar baan 04. Full de-rated take off op de vier motoren was voldoende om de lichte kist met zijn 3 laatste passagiers en twee vliegers in een mum van tijd los te krijgen van dit erg korte baantje.

Een paar bekers koffie en een broodje later zetten we landing in op het vliegveld van Teruel. Een klein veldje zonder passagiers faciliteiten waarvan de hoofdbewoner het demontage bedrijf Tarmac is. Er is daar dus weinig vertrekend verkeer anders dan over de weg.

In de dagen volgend heeft Tarmac de motoren geconserveerd, geboroscoped en gedemonteerd voor verkoop aan een nieuwe gebruiker.

Dan is er dat onvermijdelijke afscheidt. Vrijdag 11 november wordt de PH-BFA, nog steeds voorzien van alle decoratie maar zonder motoren, de hangaar uitgereden. Voorgoed gescheiden van haar 4 motoren wordt de kist langzaam achteruit naar het grote parkeerterrein achter de hangaar gereden waar zij in de komende maanden wordt ontdaan van haar resterende bruikbare onderdelen.

Dan komt er het onvermijdelijke einde.

De sloper.

Een deprimerende gedachte.

Ron Scherft.

DE SLOPER



Beste leden,

Na een aantal bewogen en hectische jaren waarin we de overstap van het Martinair CAO naar de Metalektro hebben afgesloten lijkt 2016 enigszins onopmerkelijk te zijn verlopen.

We hebben opnieuw een aantal nieuwe toestellen kunnen toevoegen aan ons werkpakket en dat gaan we komend jaar opnieuw doen. Daarmee komt het moment dat de gehele KLC vloot door ons wordt onderhouden steeds dichterbij. Als NVLT hebben we het bij het RJC dan ook iets rustiger gekregen v.w.b. de CAO zaken.

Begin februari hebben we samen met de andere vakbonden bij het RJC een éénmalige afwijking goedgekeurd inzake de dienstreisvergoeding bij opleiding. Dit op aangeven van de RJC OR die aangaf dat het RJC in de race was voor een contract met een nieuwe (grote) klant op Schiphol. Om dat contract te kunnen invullen moest er echter wel voor 10 tot 15 collega's een type training worden betaald. Daar kwam bij dat deze training in het buitenland zou moeten plaatsvinden. Deze type training samen met de huidige vergoeding dienst-reizen maakte de opstartkosten echter dusdanig dat het aangaan van dit contract financieel te risicovol voor het RJC zou worden. Om het RJC toch de kans te bieden haar afhankelijkheid van KLC te reduceren, door een dergelijk contract binnen te kunnen halen, is met deze éénmalige afwijking ingestemd. Helaas heeft die potentiële klant op Schiphol niet de productie kunnen realiseren die aan de basis lag van het voorgestelde contract. Dat dit contract er alsnog komt is niet uitgesloten, maar voorlopig lijkt hierin geen voortgang te verwachten.

Op 19 september heeft het jaarlijkse vakbondsoverleg met het RJC plaatsgevonden waarbij de tevredenheid over de hierboven genoemde goedkeuring plaats had gemaakt voor een keiharde opstelling. Op de onderwerpen ODT correctie, Winstuitkering 2013 maar ook de dienstreisvergoeding bleek de term "afsprake is afspraak" een deel van zijn glans te hebben verloren. Waar de noodzaak tot deze nieuwe houding naar het personeel en de vakverenigingen vandaan komt is onduidelijk. Wat wel duidelijk is, is dat deze nieuwe houding zich binnen de gehele KLM groep manifesteert. De vele rechtszaken die afgelopen jaar in alle domeinen zijn gevoerd zijn

Regional Jet Center



daar een illustratie van. Ook bij het RJC lijkt dit een noodzaak te gaan worden en wel vanwege de nog openstaande winstdeling 2013.

Op de valreep van dit jaar is er nog een uitvraag gedaan onder het personeel voor vrijwilligers die een dienstreis wilden aangaan op voorwaarden die afwijken van het CAO. In reactie op de onrust die hieruit is ontstaan heeft de NVLT gezamenlijk met de andere vakbonden het RJC herinnerd aan de afspraken en verzocht zich aan de afspraken te houden. Mochten er vragen zijn over een voorstel waarbij onze CAO in het geding kan komen dan verzoek ik jullie om contact te zoeken met de NVLT.

Wat het komende jaar ons zal brengen lijkt nog ongewis, er zijn immers veel factoren die ons kunnen raken en op bijna al die factoren zijn verschuivingen zichtbaar. Hierbij valt te denken aan de olieprijs, de oneerlijke concurrentie uit het midden oosten, de bouw van een nieuwe pier en niet te vergeten het plan "trust together". Vertrouwen in het eigen kunnen en de bereidheid tot dialoog lijken mij daarin van het grootste belang.

Rest mij nog u allen prettige feestdagen te wensen en een gezond 2017.

Met vriendelijke groet,
Piet Visser
Bestuurslid sectie Martinair
Tel. 0640630672
Mail: p.visser@nvlt.org

AIRFRANCE KLM

'Het was me wel weer een jaartje'

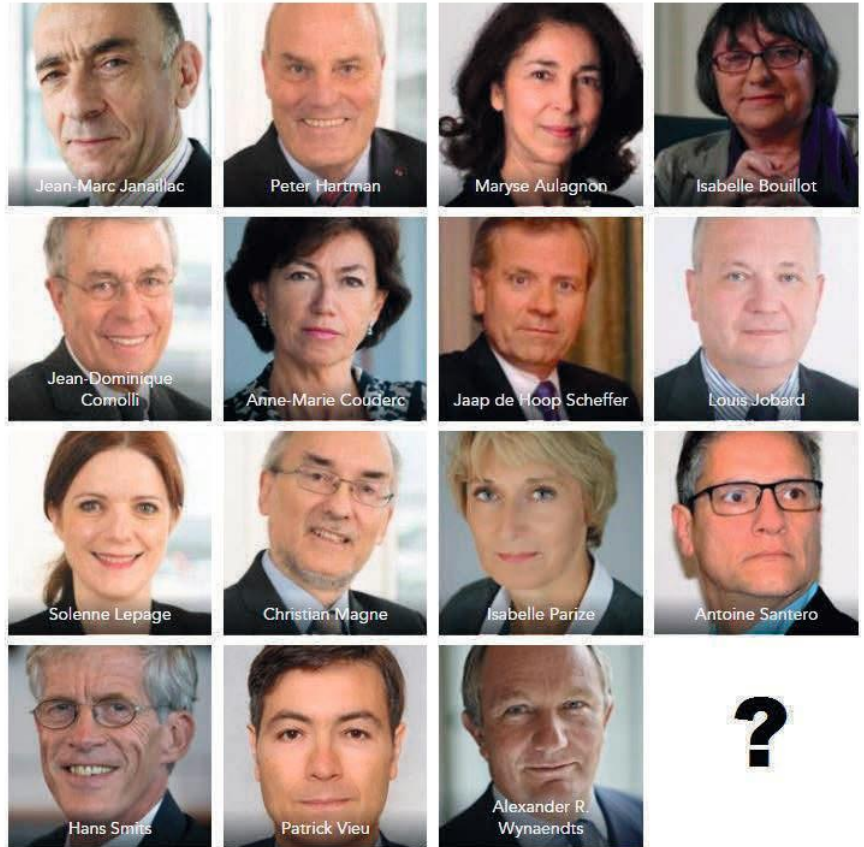
door R. Swankuizen

Er heeft zich afgelopen jaar bij KLM, Air France en de Air France-KLM (AF-KL) Holding nogal wat afgespeeld. Gebeurtenissen die grote impact voor onze leden hebben of eventueel gaan krijgen. Ik kan me niet aan de indruk onttrekken dat er best collegae zijn die zich niet interesseren in wat er allemaal in Frankrijk gebeurt. Helaas moet ik hen uit de droom helpen.

De zekerheid van hun baan bij KLM, Transavia en in zekere mate ook het Regional Jet Center hangt af wat er in de Holding in Frankrijk wordt besloten! Strategische beslissingen zoals aankoop vliegtuigen, het samengaan met andere maatschappijen en of onderhoudsorganisaties, het afstoten van Air France en of KLM afdelingen, productiviteitsafspraken zoals 'Transform en Perform' worden in de Holding genomen. Om duidelijk te maken wat ik bedoel, hier een uitleg over hoe de Holding functioneert. In de Holding zijn twee bestuursorganen aanwezig. De 'Board of directors' (raad van bestuur) en de 'Group Executive Committee' GEC (dagelijks bestuur).

Onze toekomst ligt in de handen van de 'Board of directors' van AF-KL. Zij zijn verantwoordelijk voor alle strategische plannen en bepalen de strategie van KLM en Air France. De Board, met als voorzitter hr. Jean-Marc Janailiac, bestaat uit 15 personen. 11 Fransen en maar 4 Nederlanders. Ik kan me de woorden van de ex KLM directeur Hartman als lid van de 'Board' goed herinneren: "het is de macht der getallen en Air France is 2x zo groot!". De volgende vraag zouden we kunnen stellen; worden de belangen van de KLM, Transavia en RJC werknemers in deze verdeling wel goed behartigd?

De 'Board' bestaat zoals gezegd uit 15 zetels waarvan 1 zetel gereserveerd is voor een vertegenwoordiger van het Air France personeel (wettelijk geregeld) en 3 vertegenwoordigers door de Franse staat worden voorgedragen. Verder hebben zitting 1 vertegenwoordiger van de Nederlandse staat (dhr. De Hoop Scheffer) en 2 vertegenwoordigers van het personeel als aandeelhouder (Air France). De overige leden worden door de aandeelhoudersvergadering gekozen.



Board of Directors

?

nog in te vullen positie voor de vertegenwoordiger voor het KLM personeel waarover de bonden nog steeds een CAO afspraak hebben met de KLM.

Group Executive Committee (GEC)

De GEC staat onder leiding van AF-KL CEO hr. Jean-Marc Janailiac en bestaat uit 12 personen, de directie van Air France en KLM inbegrepen. De GEC voert uit en bepaalt hoe de strategische besluiten welke in de 'Board of directors' zijn genomen worden geïmplementeerd. In de GEC is het Franse overwicht (9 van de 12 leden) significant. Het is van belang voor KLM en AF dat de GEC een stabiele en gezonde club is maar "het was me wel een jaartje" in de GEC. Een complete stoelendans want voor 5 van de 9 Fransen zijn andere leden in de plaats gekomen.

Hr. Jean-Marc Janailiac en de hr. Jerome Nanty komen van buiten AF-KL. De stoelendans heeft zich tot ieders

schrik verder uitgebreid tot in Air France. CEO Frederick Gagey verdween naar de Holding en is nu AF-KL financieel directeur. Franck Turner, directeur AFI E&M, werd weer CEO van AF. Om het nog gecompliceerder te maken is ook nog eens de directeur van Air France Industries Anne Brachet tot directeur AFI E&M in de Holding benoemd. Wie haar opvolgt als directeur van AFI is nog niet bekend maar is zeker van belang voor de afgesproken verdeling van onderhoud tussen AF en KL.

Oh ja, als toegift is de hr. Jean-Marc Janaillac is ook nog voorzitter van Air France geworden!

Het wordt er niet allemaal duidelijk door. Een summiere 'risico analyse' zal m.i. bij elk ander bedrijf 'rood' gaan staan! We moeten er maar op vertrouwen en hopen dat onze toekomst bij hen in goede handen ligt.

Air France-KLM aandelen

Ik kan me voorstellen dat als men dit leest men zich afvraagt wat men met deze informatie over aandelen, de Board en de GEC moet. Het is in de luchtvaartmaatschappij Air France-KLM niet anders dan bij andere. Het gaat over 'macht en invloed'. Het zal duidelijk zijn dat de Board en de GEC beide macht en invloed hebben en men moet die niet onderschatten



Jaarlijkse aandeelhoudersvergadering Air France-KLM, mei 2016 Parijs.

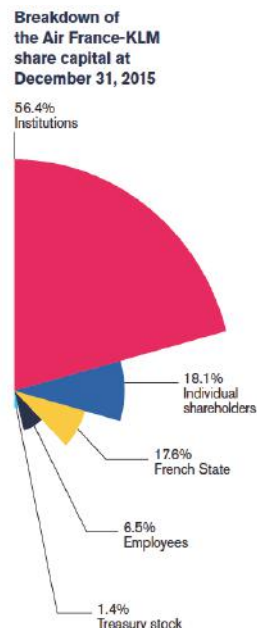
In mei j.l. zijn Alfons Meijboom en ik op de jaarlijkse Air France-KLM aandeelhoudersvergadering in Parijs geweest. Omdat de NVLT ook een pakket AF-KL aandelen bezit gaf dit ons het recht om aanwezig te zijn en om te stemmen.

Er zijn ca 300.000.000 AF-KL aandelen welke op dit moment een waarde van €1,5 miljard hebben, feitelijk is dit de waarde van Air France en KLM tezamen!

De aandeelhouders hebben 'macht en invloed' omdat zij d.m.v. stemming bepalen wie er in de 'Board' gekozen worden en wie er niet meer herkozen gaan worden. Bovendien moeten zij hun goedkeuring geven aan de 'jaarcijfers.' De aandeelhouders kunnen vragen stellen over b.v. Long-haul low-cost strategy, slots, fleet, financials en maintenance. Deze vragen worden beantwoord door de AF-KL directie en zijn voor iedereen in te zien.

Invloed en stemrecht

Je ziet de invloed en stemrecht terug in de aandeelpercentages: AF personeel 6,5%, individuele Franse beleggers 11,8% en Franse staat 17,6%. De Franse staat heeft door de zgn. 'Florence' wet ook nog eens dubbel stemrecht! Ter verduidelijking, het Air France personeel bezit 6.5% van de AF-KL aandelen. Dit komt voort uit het feit dat veel Air France medewerkers jaren geleden een aandelen pakket hebben gekregen toen Air France als staatsbedrijf geprivatiseerd werd.



Invloed en macht

De belangrijkste vraag is nu, hoeveel invloed en stemrecht hebben het KLM personeel en de Nederlandse staat via AF-KL aandelen? Het antwoord is geen. KLM personeel heeft vrijwel geen aandelen en de Nederlandse staat wil geen aandelen! Wij zijn dit jaar enkele keren in de tweede kamer aanwezig geweest bij de hoorzittingen over de gebeurtenissen bij Air France en KLM. Kamerleden zoals Martijn v. Helvert CDA en Dion Graus PVV hebben de minister van Financiën verschillende keren gevraagd om AF-KL aandelen te kopen zodat de Nederlandse staat ook invloed kon hebben in AF-KL. Dijsselbloem heeft gezegd dat dat niet nodig was en dat hij niet wilde dat de Nederlandse staat zich gaat mengen in Franse aangelegenheden. Bovendien zit Jaap de Hoop Scheffer voor de Nederlandse regering in de 'Board'. Naar mijn mening een onbegrijpelijke redenering. Iedereen kan toch zien dat de belangen van Air France in de 'Board' en door de aandeelhouders veel beter worden behartigd. Men zou kunnen stellen dat 'KLM' op dat vlak volkomen ondergeschikt is ten opzichte van Air France. Op de aandeelhoudersvergadering bleek dat maar al te duidelijk. De grote zaal in het Louvre in Parijs was voornamelijk gevuld door Franse aandeelhouders. De voertaal was Frans. Er waren wel headsets waarmee men van het Frans naar het Engels vertaalde. Toch vreemd als men in ogenschouw neemt dat het ook over de KLM gaat. Wij spreken toch Nederlands. Onze KLM CEO was ook aanwezig maar naar onze mening speelde hij geen enkele rol in de gesprekken. Voormalig AF-KL CEO D'Juniac, voerde het woord bijgestaan door toenmalig AF-KL directeur Maintenance Turner en AF CEO Gagey. De hr. Jean-Marc Janaillac was ook aanwezig en werd aan het publiek voorgesteld als de aankomende baas van AF-KL, wij hebben hem bij die gelegenheid als eerste Nederlandse bond gefeliciteerd met zijn aanstelling.

Enkele maanden later was er een uitnodiging om op zijn kantoor in Parijs langs te komen.

Gesprek met de hr. Jean-Marc Janaillac

In het gesprek wat ongeveer een uur duurde heb ik hem duidelijk kunnen maken waar wij voor stonden en dat de NVLT hem beschouwde als de 'baas' van Air France-KLM en dat wij AF-KL als 1 bedrijf bestaande uit 2 merken zagen. Immers elke passagier die met Air France en of KLM vliegt krijgt bij begin en einde van de vlucht hetzelfde verhaaltje te horen in 3 talen:

"On behalf of captainand his crew, we thank you that you have flown with Air France-KLM".

En op elk vliegtuig van Air France en KLM staat "Air France-KLM". Gezegd hebbende dat het uitermate vervelend is dat KLM medewerkers en bonden het nieuws van Air France en of van de Holding uit de media moesten vernemen. Op deze manier ontstaat er wrijving en het zgn. "vingerwijzen naar elkaar". Bij Air France personeel en bonden is dit fenomeen ook sterk aanwezig.

Men: "personeel, bonden, Kamerleden, regering en media waren in Frankrijk en in Nederland zeer slecht geïnformeerd". De hieruit voortvloeiende "negatieve" aandacht ging ten koste van de passagiers. Er is uitgelegd dat er vanuit Air France en of KLM niets maar dan niets gedaan wordt om deze negatieve sentimenten te voorkomen. Er zijn vrijwel geen, of hooguit sporadische, contacten tussen personeel en bonden, OR van Air France en KLM. En als de contacten er zijn is het erg moeilijk om elkaar te kunnen begrijpen. Uit ervaring weten wij dat het grootste gedeelte van de Fransen geen woord Engels spreekt en het ligt niet in het verschiet dat zij dit ooit gaan doen! Er is aan de hr. Janaillac ook verteld dat er vanuit de KLM directie geen zichtbare initiatieven waren genomen om de communicatie te willen verbeteren. En voorbeeld was: nadat de hr. Janaillac, als baas AF-KL, al enkele keren een bezoek aan KLM had gebracht er geen enkele interne publicatie hierover voor het personeel te zien was. Hij was het hiermee eens en zou initiatieven ontplooiën die hierin verbetering moesten gaan brengen. Er is ook nog gesproken over het succes van AFI-KLM E&M in de Holding en dat de NVLT het erg belangrijk vindt dat het onderhoud van de Air France en de KLM vloot binnen de AF-KL groep uitgevoerd blijft worden. We hebben hem kunnen uitleggen dat de samenwerking tussen KLM Engineering & Maintenance en Air France Industries AFI er toe hadden geleid dat er verleden jaar een gezamenlijke winst van € 214 mln. (E&M 40+AFI 174mln) gerealiseerd was.



vooruitziende blik?

Bovendien was AFI-KLM E&M wederom verkozen als MRO #1, winnaar, dus van een prestigieuze prijs. Er is de hr. Janaillac duidelijk gemaakt dat al dit succes, dankzij de inspanning van de medewerkers van E&M en AFI, was gerealiseerd maar dat de KLM medewerkers ondanks dit gezamenlijke succes erg gehecht waren aan hun KLM identiteit en het bijbehorende blauwe gevoel. Hr. Janaillac beaamde dat en gaf aan dat deze identiteiten bij Air France en KLM juist de krachten waren die tot het succes hebben kunnen leiden. We hoeven geen zorgen te maken! Er zijn hem alsnog foto's getoond waar we laten zien, welke op de Air France-KLM E&M website staan, en men vliegtuigtechnici werkzaam ziet in werkkleding met het Air France Industries en KLM Engineering & Maintenance logo, en hem gevraagd of hij hier vanaf wist en wat daarvan de bedoeling was. De hr. Janaillac was hier niet van op de hoogte maar begreep wel dat in het kader van wederzijds begrip en samenwerking het geen slecht idee is om gelijksoortige werkkleding te dragen.

R. Swankhuizen

Trust Together

Op 3 november is het eerder aankondigde plan "Trust Together", welke al eerder door de 'Board of directors' was goedgekeurd, op het hoofdkantoor van Air France door de hr. Jean-Marc Janaillac gepresenteerd. De volgende dag kwam hij naar het KLM hoofdkantoor en deed de presentatie nog eens over voor de Nederlandse bonden en de ondernemingsraad.

Het 'Trust Together' programma, zoals dat door de hr. Janaillac gepresenteerd is is een aanvulling op Perform 2020. Volgens hem zou de focus op enerzijds het herstellen van vertrouwen binnen de groep en anderzijds op het benoemen van een aantal specifieke strategische items moeten gaan liggen. "Trust Together" moet er voor zorgen dat Air France-KLM kan reageren op de huidige uitdagingen en tevens groei en competitiviteit gaan realiseren. Het is de ambitie van Air France-KLM om in het offensief te gaan om weer leider in de wereld luchtvaart te worden. De hr. Janaillac gaf aan dat Air France en KLM zich gelukkig mogen prijzen dat zij in 1 groep zitten. Het is nu gezamenlijk winnen of verliezen. We moeten sneller veranderen dan onze omgeving. Hij gelooft in de autonomie van beide luchtvaartmaatschappijen.

Ten aanzien van kosten besparingen komt er meer focus op Air France omdat zij tot nu toe minder hebben gepresteerd dan KLM.

Er komt een nieuwe Luchtvaart maatschappij (Boost) die onder Air France gaat vallen met ca.10 vliegtuigen en die het hoofd moet gaan bieden aan de opkomst van de concurrentie uit de Golfstaten.

Volgens de hr. Janaillac is deze opkomst van de Golfstaten één van de grootste bedreigingen voor Air France-KLM. De door de regeringen van de Golfstaten staten zwaar gesubsidieerde maatschappijen zijn binnen enkele jaren tot wel 2 keer zo groot geworden als Air France-KLM. De oneerlijke concurrentie moet door de Europese Unie worden gestopt. Er moet door AF-KL zwaar gelobbyd worden om Europese regelgeving hierop aan te laten passen.

Het is een financiële strategische keus van de AF-KL directie om Transavia Frankrijk en Nederland niet verder uit te laten breiden. Er komen dus geen extra bases! De focus ligt op het vergroten van de thuismarkten.

Air France-KLM wil een wereldleider worden in de MRO business. Men wil dit realiseren door constant te blijven investeren en door middel van efficiency en competitiviteit de 'groei' markt te veroveren. Men wilde een studie starten om te kijken of de onderhoudsafdelingen AFI KLM E&M en verzelfstandigt kunnen worden. Het doel was om als een geheel onder de Air France-KLM holding geplaatst te worden. De onderhoudsafdeling AFI KLM E&M bestaat al ruime tijd in de Holding. Hier werden tot dusver alleen de strategische beslissingen genomen voor AFI KLM en



E&M.

We hebben de hr. Janaillac na zijn presentatie gecompimenteerd met het feit dat hij in de vier maanden na zijn aanstelling inhoudelijk veel van de plannen en van Air France-KLM af wist maar dat wij ons wel zorgen maken over wie de heer Turner als baas van AFI-KLM E&M zou gaan opvolgen. Hij heeft door zijn presentatie en optreden een daadkrachtige indruk bij ons achter gelaten.

Verzelfstandiging Engineering & Maintenance

Nadat de plannen van Trust Together bij ons waren doorgedrongen bleek al snel dat onze leden bij E&M, Transavia en RJC een vervelend traject in zouden gaan. De AF-KL directie heeft als reden van een eventuele 'verzelfstandiging' verteld dat zij Lufthansa Technik als voorbeeld hebben genomen. Lufthansa Technik is zo'n 6 jaar geleden ontstaan uit verzelfstandiging bij Lufthansa Zij kwamen terecht in de Lufthansa Group en waren als snel MRO nummer 1 in de wereld. Saillant detail is dat op dit moment meer dan 500 arbeidsplaatsen bij Lufthansa Technik gaan verdwijnen! De AF-KL directie geeft aan dat afgelopen jaar beide onderhoudsorganisaties, E&M en AFI, een significante winst van € 214 hebben gemaakt en dat de holding geld nodig heeft om in de MRO AFI-KLM E&M te kunnen investeren. De analyse is dat men binnen 1 jaar Lufthansa Technik voorbij zou gaan in de wereld MRO positie. Volgens de directie is dit de reden om de onderhoudsorganisaties onder de Holding te plaatsen. Wij hebben begrepen dat er meer aan de hand is. AIR France-KLM wil investeren in vloot, MRO en product. Zij heeft hiervoor geld nodig wat uit de markt moet komen. KLM wil in 2017 en 2018 fors investeren.

Vrij snel na de aankondiging dat Air France KLM een studie ging doen naar verzelfstandiging van de technische bedrijven werd bekend gemaakt dat het plan van de baan is. Als reden werd opgegeven dat er geen gedragenheid is onder de medewerkers. Dat was en is vooralsnog inderdaad zo. In Frankrijk werd er zelfs al actie tegen gevoerd en werd er een gezamenlijke (NVL en SNMSAC) verklaring uitgegeven waarin onder meer door beide bonden werd verklaart zich tegen verzelfstandiging te zullen verzetten.

We moeten ons realiseren dat er bij KLM E&M reeds grote reorganisaties en CAO bezuinigingen zijn

doorgevoerd. De NVLT heeft deze ontwikkelingen altijd gesteund met idee een gezonde KLM en KLM E&M te krijgen zodat competitiviteit en toekomst gegarandeerd waren! De NVLT leden hebben zich altijd met hetzelfde doel tot het uiterste ingezet. Het resultaat mag er zijn. De winst van E&M draagt in grote mate bij aan de totale prestatie van KLM. Wij hadden nooit kunnen voorzien dat we eventueel "gebruikt" zouden gaan worden voor financieel gewin van de Holding. Een en ander overwegende kun je concluderen dat de werknemers bij AFI en KLM E&M geslactofferd zouden worden! Bij verzelfstandiging lopen we als E&M werknemers grote kans onze KLM cao kwijt te raken en via de Algemeen Verbindend Verklaring (AVV) onder een sector CAO moeten gaan vallen. De Metalektro CAO is een verplichte CAO voor alle ondernemingen die onder de zogenaamde werkingssfeer vallen. Dat zijn alle ondernemingen waarin meer dan 50% van de medewerkers activiteiten hebben die specifiek in de CAO genoemd staan. Ook het onderhouden van vliegtuigen wordt daarin genoemd. Voor E&M betekent dit dus dat, zodra 50% of meer van E&M medewerkers aan vliegtuigonderhoud werken, zij (wettelijk) verplicht onder de Metalektro CAO komen te vallen en alle bepalingen en regelingen daarin voor hen van kracht worden.

Metalektro CAO

"Art 1.2 CAO metalektro; Of in hoofdzak activiteiten binnen de metalektro worden verricht, wordt bepaald aan de hand van het aantal arbeidsuren dat door de werknemers van de onderneming aan de activiteiten wordt besteed. Van in 'hoofdzak' is sprake als dat gewoonlijk meer dan 50% is van de in de onderneming met werknemers overeengekomen arbeidsuren. Toelichting: activiteiten 3. c. het ontwerpen, ontwikkelen, vervaardigen en/of herstellen van vliegtuigen;

Het voorbeeld van wat de E&M medewerkers en NVLT leden te wachten staat zien we bij Martinair en het onderhoud wat nu verzelfstandigd is in het 'Regional Jet Center' (RJC). Daar de Metalektro een landelijke CAO is, betekend dit dat de NVLT (nu de grootste bond bij KLM E&M) m.b.t. de CAO geen gesprekspartner in het nieuwe bedrijf zou kunnen worden. De invloed van de NVLT gaat verminderen. In het gunstigste geval kan er nog een 'B' paragraaf worden afgesproken waarin enkele rechten uit KLM CAO zijn overgenomen. FNV, UNIE en CNV zijn landelijke bonden en onderhandelen de CAO metalektro.

Het KLM pensioenfonds is alleen toegankelijk voor werknemers werkzaam bij KLM, de Metalektro CAO zorgt ervoor dat de ex KLM werknemers automatisch in het pensioenfonds metaalektro PME gaan komen. Over de gevolgen voor onze NVLT leden bij KLM kunnen we kort zijn; 'desastreus'!

De NVLT is tegen verzelfstandiging van KLM E&M maar zijn wel voor de huidige AF-KL E&M combinatie, het succes heeft zich reeds bewezen. De NVLT meent

dat de toekomst van de leden en het voortbestaan van de NVLT niet ter discussie mogen staan. Wij zijn ook van mening dat de toekomst van de leden bij RJC en Transavia door deze gedachte ter discussie gaan staan. Verzelfstandigen is van een andere orde en is een klap in het gezicht en riante aderlating voor alle leden die



NEE

voor vele jaren KLM in hun hart hebben gedragen! Verzelfstandigen betekend 'geen' blauw gevoel meer. Waarom heet het plan 'Trust Together' en geldt als een vertrouwen terugwin plan voor de AF-KL medewerkers, bonden en directie als de werknemers van KLM E&M daar niet bij horen! Ik wil mijn waardering uitspreken voor ze Kamerlid Dion Graus. Hij heeft de minister en staatsecretaris aangesproken over de verzelfstandiging en de eventuele consequenties voor het E&M personeel. Staatssecretaris Dijkstra antwoorde dat er geen banen naar Parijs overgeheveld gingen worden en dat er geen banen zouden verdwijnen op Schiphol. Over het feit dat deze banen eventueel in een ander bedrijf zouden ontstaan werd niet gerept. Graus sprak daarna de wijze woorden:

"We laten onze Hollandse kaas van het Franse stokbrood eten"



Non a la filialisation! Nee tegen verzelfstandiging!

Onze Franse collegae van de UNSA-SNMSAC hebben dezelfde gedachte als wij. Om deze reden hebben wij een gezamenlijke verklaring opgesteld waarin we ons ongenoegen hebben geuit over het idee van verzelfstandigen. Deze verklaring is reeds bij KLM en Air France bekend.

***Zie bladzijde 11 voor de laatste stand van zaken**

Déclaration

SNMSAC-UNSA AÉRIEN AF et NVLT KLM *

C'est avec stupeur et incompréhension que les personnels de la Direction Générale Industrielle AF et KLM Engineering and Maintenance ont pris connaissance du plan « TRUST TOGETHER » et de son contenu : l'annonce d'une réflexion portant sur la filialisation des maintenances opérées historiquement par nos 2 compagnies.

Nous constatons avec indignation que les efforts à fournir sont encore concentrés sur les personnels Sol qui ont subi de multiples réorganisations et restructurations.

La Maintenance est le seul secteur aujourd'hui capable d'engranger des bénéfices. Les résultats positifs de nos activités de maintenance aéronautique sont le résultat de notre compétence, notre fiabilité, notre capacité d'adaptation et notre professionnalisme.

Face à ces constats, il est inconcevable que le PDG d'AF-KLM abandonne la maintenance, et ce, à une seule fin capitalistique et que ses salariés soient exclus de leurs entreprises respectives.

Nous dénonçons l'appellation utopique, ironique voire provocatrice du plan : « TRUST TOGETHER ».

Les salariés de la Maintenance refusent d'être les victimes des multiples erreurs stratégiques commises par les dirigeants successifs faute d'avoir pu obtenir des Personnels Navigants Techniques AF une baisse de leurs coûts.

**Nous, salariés de la Maintenance,
sommes opposés avec force et détermination à tout projet de filialisation.**

**Les représentants du personnel
SNMSAC-UNSA pour la DGI AF et NVLT pour KLM Engineering and Maintenance**

* Syndicat Néerlandais des Techniciens Aéronautiques

Declaratie

NVLT KLM en SNMSAC-UNSA AÉRIEN AF *

Met verbazing en ongeloof heeft het personeel van Air France Industries en KLM Engineering & Maintenance kennisgenomen van het plan "Trust Together" waarin het idee: "Het verzelfstandigen van het onderhoud" is opgenomen. Onderhoud welke sinds mensenheugenis door de twee bedrijven binnen Air France en KLM wordt uitgevoerd.

Wij constateren met teleurstelling dat wederom "offers" aan het onderhoudspersoneel gevraagd worden. Werknemers die al door de vele reorganisaties en hervormingen geraakt zijn.

De onderhoudsdivisies bij KLM en AF zijn één van de weinige afdelingen die structureel winst maken. Dit resultaat komt voort uit de professionaliteit, inzet, committent, competenties en het vermogen van de werknemers om zich aan te passen aan de opgelegde vernieuwingen en reorganisaties. Deze winst heeft een significante bijdrage geleverd aan het resultaat van Air France en KLM.

Het beleid en strategische beslissingen worden al in de Holding gemaakt, het succes van de combinatie van AFI en KLM E&M in de Holding heeft ertoe geleid dat Air France-KLM E&M twee jaar op rij onderhoudsbedrijf (MRO) nr. 1 van de wereld is geworden! Het idee om gecombineerde activiteiten te laten groeien tot een wereldspeler zullen wij altijd omarmen.

Air France en KLM, waar vele werknemers een groot deel van hun leven werkzaam zijn, zit in het bloed van de werknemers. Wij vrezen dat verzelfstandiging het einde is van het blauwe en witte gevoel.

Daarom zijn NVLT en SNMSAC fel tegenstander van het idee van verzelfstandiging van AFI en KLM E&M uit het plan "Trust Together".

Het onderhoudspersoneel weigert om slachtoffer te worden van de strategische fouten van de directie om de kosten te drukken over de rug van de werknemers.

Wij, het onderhoudspersoneel van AFI en KLM E&M, zullen ons met vastberadenheid tegen elke poging tot verzelfstandiging met kracht verzetten.

NVLT, KLM Engineering and Maintenance en SNMSAC-UNSA, AFI

* Nationale Bond Voor Technici in de Franse Burgerluchtvaart



*** Tijdens het maken van dit artikel heeft de Directeur van Air France Hr. Terner de Franse bonden op 11 december aangeschreven. Hij heeft aangegeven dat door de ontstane emoties en onbegrip bij het personeel van AFI, Jean-Marc Janailac het besluit heeft genomen om de studie voor verzelfstandiging niet door te laten gaan. Hij heeft de bonden twee vragen gesteld:**

1. Hoe kunnen we middelen vrij te maken om onderhoud activiteiten te laten groeien?
2. Hoe kunnen we de organisatie blijven verbeteren en meer effectief en reactief tussen AF en KLM te zijn?

We moeten de komende jaren meer investeren, de winstgevendheid van onderhoud staat onder druk. In de context van passagiers vervoer hebben we een significante groei en vervanging nodig van de vloot.

We moeten meer financiële mogelijkheden vinden om de onderhoud business te kunnen verbeteren en efficiënter te kunnen maken: Een 'Status Quo' is geen optie.

Op deze brief heeft onze broederbond UNSA-SNMSAC op 12 december een nieuwsbericht doen uit gaan en hier in vermeldt dat zij verheugt zijn met het feit dat de studie voor verzelfstandiging niet door gaat. Zij geven aan dat de gezamenlijke strategie en declaratie van NVLT UNSA-SNMSAC bijgedragen heeft aan het resultaat en bedanken al de werknemers die actie hebben gevoerd. Zij waarschuwen de Air France directie:

"We zullen onze hoede blijven, waakzaam en vastberaden zijn".

Ondertussen heeft KLM de KLM E&M medewerkers geïnformeerd op de stopzetting van de studie over verzelfstandiging.

Europeans for fair competition E4FC

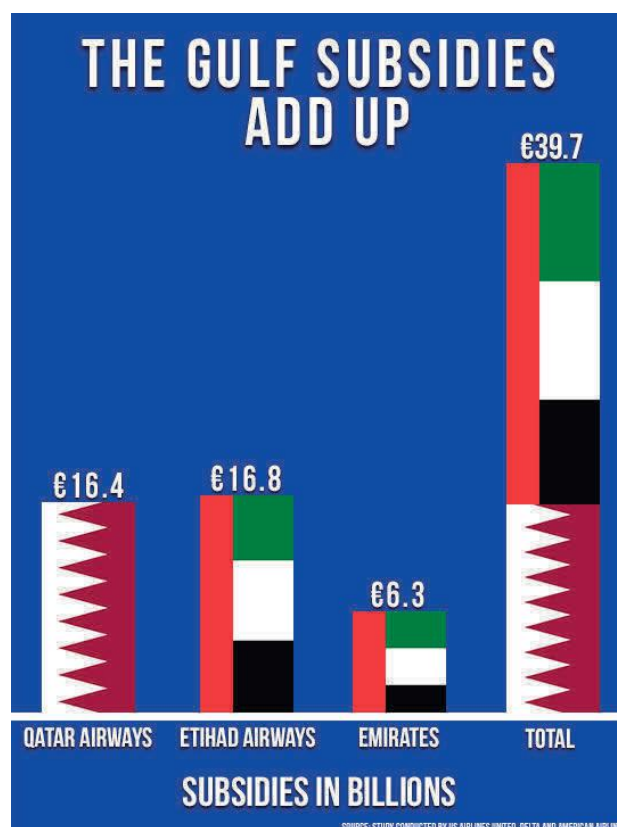
Wij hebben jullie al enige tijd geleden over het initiatief Europeans for fair competition E4FC geïnformeerd. Dit initiatief heeft tot doel de Europese luchtvaart te beschermen tegen de oneerlijke concurrentie van luchtvaartmaatschappijen met name die uit de Golfstaten. Deze maatschappijen bestaan uit, Qatar Airways, Etihad Airways en Emirates, zijn druk bezig om lijnen van en naar Europa van de Europese luchtvaartmaatschappijen over te nemen. Bovendien zetten zij alle financiële middelen in om zgn. 'slots' te bemachtigen en gaan zij over tot het aangaan van allianties of gedeeltelijke overnames van Europese maatschappijen. De bewijzen van hun roofzuchtige manier van handelen komen steeds meer naar buiten.

- KLM vliegt niet mee naar Doha Qatar omdat ze weggedrukt zijn door zware concurrentie van de door staat subsidies gesteunde Qatar Airways, met een subsidie van ca. € 15.3 miljard is het o.i. niet zo moeilijk om goedkopere stelen aan te bieden
- Etihad Airways heeft € 16.5 miljard staatsteun ontvangen en hebben reeds € 1.5 miljard in slecht lopende Europese luchtvaartmaatschappijen gestort.
- De Oostenrijkse low-cost maatschappij NIKI Air is in voor 49.8% handen gekomen van Etihad Airways door dat groot aandeelhouder Air Berlin haar aandelen door slechte cijfers moest verkopen. Etihad is ook voor ca. 30% aandeelhouder van Air Berlin, dit heeft ertoe geleid dat er 1200 banen bij Air Berlin verdwijnen.
- Tussen 2008 en 2014 hebben de luchtvaartmaatschappijen uit de golfstaten haar marktaandeel van Europa naar het midden Oosten van 22% naar 34% kunnen verhogen. In dezelfde periode is het marktaandeel van Europese luchtvaartmaatschappijen van 23% naar 16% gedaald.
- Tussen 2004 en 2015 hebben Europese luchtvaartmaatschappijen hun frequentie naar Bangkok met 8 vluchten per week verlaagd, terwijl de luchtvaartmaatschappijen uit de golfstaten deze met 66 vluchten per week hebben verhoogt.
- De luchtvaartmaatschappijen uit de golfstaten voeren 80% van alle vluchten tussen Europa en de golfstaten uit.
- Etihad Aviation Group en TUI Groep zijn een nieuwe Europese luchtvaartmaatschappij begonnen. Met een vloot van zo'n zestig toestellen moet die maatschappij vanaf Duitsland, Oostenrijk en Zwitserland gaan vliegen op toeristische bestemmingen.

Met voorbeelden kunnen we nog wel een tijdje door gaan, het moet duidelijk zijn dat bedreiging voor de Europese luchtvaart uit het Midden-Oosten komt.

Het is een feit dat er bij elke overgenomen lijn door de luchtvaartmaatschappijen uit de Golfstaten het een verlies van 600 banen in de luchtvaart betekend.

Tegen de door eigen staat gesubsidieerde luchtvaartmaatschappijen kunnen de Europese luchtvaartmaatschappijen niet concurreren, simpelweg om het feit dat een passagier meestal de goedkoopste stoel uitzoekt. Als hier niets aangedaan gaat worden dan ziet binnen 10 jaar de toekomst voor de Europese luchtvaartmaatschappijen er slecht uit.



Subsidies door eigen staat aan de luchtvaartmaatschappijen uit de golfstaten

E4FC is ervan overtuigd dat de strategie van luchtvaartmaatschappijen van de Golfstaten is het op den duur elimineren van de Europese luchtvaartmaatschappijen.

De luchtvaartmaatschappijen uit de Golfstaten ontkennen dat zij financiële staatssteun ontvangen, op de E4FC site is terug te vinden wat de harde feiten zijn. Om eerlijke concurrentie te kunnen bedrijven moeten luchtvaartmaatschappijen 'transparant' zijn over hun financiële status.

E4FC is nu druk bezig om invloed te leveren bij de tot stand komen van betere regelgeving die de oneerlijke concurrentie van luchtvaartmaatschappijen moet tegen gaan. Er is al reeds lange tijd een verordening van kracht die oneerlijke concurrentie tegen moest gaan.

*Betreffende bescherming tegen aan communautaire
luchtvaartmaatschappijen schade toebrengende
subsidiering en oneerlijke tariefpraktijken bij de
levering van luchtdiensten vanuit landen die geen lid
zijn van de Europese Gemeenschap.*

Deze Verordening is niet adequaat op de zgn.
'transparantie' en wordt bovendien in de Europese
landen nauwelijks nageleefd. Om deze reden is er een
Draft amendement op de Verordening die een verplichte
'transparantie' in zgn. 'unfair practices' aangeeft. Het
is de bedoeling dat de Europese Commissie deze Draft

overneemt en bekrachtigd in 2018. Hieraan vooraf
zijn er onderhandelingen tussen de Golfstaten en de
EU gaande en wordt er druk bij Europarlementariërs
gelobbyd om het voor elkaar te krijgen. E4FC speelt
hier in een grote rol, om de Europese key spelers te
kunnen overtuigen zijn er bewijzen, geld maar ook
invloed nodig. Er moet bewezen worden hoeveel
financiële schade luchtvaartmaatschappijen hebben
geleden door het roofzuchtige gedrag van de
luchtvaartmaatschappijen van de Golfstaten. De NVLT
steunt E4FC maar jullie kunnen dat ook doen door
naamsbekendheid via Facebook en twitter te geven aan
E4FC, zie de poster!



HOE KUN JE ONS HELPEN?

Om ons doel van 10.000 likes te behalen, hebben wij jullie hulp nodig. Volg' ons op Twitter, 'like' ons op Facebook en vraag dan je collega's, vrienden en familie om hetzelfde te doen. We hebben ieder-
een nodig om aandacht- te vragen voor dit onderwerp en de Europese luchtvaart te beschermen!

WEET JE NIET HELEMAAL WAT PRECIS DE ARGUMENTEN ZIJN?

Gebruik dan onderstaande teksten en deel ze op social media:



Europese luchtvaartmaatschappijen krijgen geen gelijke kansen op eerlijk te concurreren het zgn. "level playing field". Luchtvaartmaatschappijen uit de Golf-regio die eigendom zijn van de staat en die gesubsidieerd worden, verzieken de markt wat ten koste gaat van de Europese werkgelegenheid in de luchtvaart. Voor iedere route die wij kwijt raken door dit "roofzuchtig marktgedrag" aan een gesubsidieerde luchtvaartmaatschappij verdwijnen er meer dan 600 banen in Europa. Met jullie steun kunnen wij van de Europese Commissaris eisen dat ze actie onderneemt om dit te voorkomen,

OF



Europese luchtvaartmaatschappijen moeten zich aan strenge regels houden die niet toestaan dat ze enigerlei staatssteun ontvangen. Luchtvaartmaatschappijen uit de Golf regio houden zich niet aan deze regels. Over de afgelopen 10 jaar hebben de Verenigde Arabische Emiraten en Qatar meer dan 39 miljard euro's in staatssteun gegeven aan hun luchtvaartmaatschappijen. Het wordt tijd dat er wat tegen de oneerlijke concurrentie gedaan wordt en dat zodat het speelveld gelijk wordt getrokken en dat luchtvaartmaatschappijen van buiten Europa zich aan dezelfde regels moeten houden als de Europese luchtvaartmaatschappijen

Golfstaten schaden EU luchk/aart door hun staatsmaatschappijen te voorzien van miljarden subsidies. Steun en volg daarom @CompetitionEU

OF

Roofzuchtig marktgedrag van airlines uit Qatar en VAE met behulp van 39 miljard aan staatssteun bedreigt EU luchtvaart. Volg @CompetitionEU

OF

Roofzuchtige airlines Qatar en VAE bedreigen werkgelegenheid EU luchtvaart, iedere route die overgaat kost de EU 600 banen. @CompetitionEU



Transavia klimt langzaam uit het dal

Bij Transavia is het afgelopen jaar veel gebeurd. Ook al noemt Transavia het geen reorganisatie toch loopt het wel tegen het lijntje van reorganiseren. Zo zijn er op het hoofdkantoor veel wijzigingen geweest en zijn er diverse medewerkers via het mobiliteitsbureau van afdeling of bedrijf gewisseld, dit alles onder de noemer werk volgt werk. De grond populatie is daardoor geslonken tot ongeveer 450 FTE wat in de "dure" tijden nog bestond uit zo'n 650 FTE.

We hebben de vloot van Transavia in 2016 zien uitbreiden en ook voor 2017 staat er een uitbreiding geplannend. Bij vliegtuigonderhoud is qua afbouw van FTE's niets te merken omdat het onderhoudspersoneel als operationeel personeel wordt gezien. Als er dus meer vliegtuigen komen, zijn er ook meer onderhoudstechnici benodigd. We zien daardoor bij vliegtuigonderhoud juist een kleine toename in vaste medewerkers. Net als in 2016 zien we ook in 2017 nieuwe medewerkers binnen stromen en zien we deze natuurlijk graag lid worden van onze beroepsvereniging de Nederlandse Vereniging van Luchtvaart Technici, de NVLT.

Er komen veel berichten via de media naar buiten over samenwerking tussen diverse low cost carriers. Elke maatschappij geeft daar zijn eigen positieve wending aan. Maar voor de meeste gevallen geldt dat de slots op Schiphol inmiddels verdeeld zijn en veel maatschappijen veel minder slots krijgen als benodigd voor de zomer van 2017. Transavia heeft "senior rights" en vliegt op diverse bestemmingen het gehele jaar, daardoor heeft Transavia het geluk dat men de meeste van haar aangevraagde slots toegekend heeft gekregen.

Wij als NVLT hebben in december een uitleg gekregen over de plannen van Transavia in 2017. De voorgenomen bezuinigen zijn echter nog niet behaald maar we zijn wel op weg om voor het domein Grond op het gewenste resultaat uit te komen.



Langs deze lijn zal ook de in december gestarte CAO onderhandelingen verlopen. Wij als NVLT hebben Transavia duidelijk aangegeven dat haar medewerkers "inlever moe" zijn en men rekt op een positieve uitkomst van de huidige Cao onderhandelingen.

Rest ons nog om namens het NVLT kader Peter de Moor & Erik Kramer en Cao adviseur Huug Brinkers jullie allen een goed en gezond 2017 te wensen, gaan we ons hard maken voor werkgelegenheid behoud bij Transavia, een mooi Cao af te sluiten en nog meer leden te werven. We zijn en willen de grootste vakbond bij het domein Grond van Transavia blijven. Zo zie je maar weer hoe belangrijk een categorale vakvereniging kan zijn. Hier nog maar eens de doelstelling van de NVLT;

- *De NVLT behartigt de collectieve en individuele belangen van Certifying Staff en andere direct gelieerde beroepsgroepen die werkzaam zijn bij in Nederland gevestigde luchtvaart-en onderhoudsbedrijven.*
- *De NVLT behartigt de collectieve belangen op het gebied van arbeidsvoorwaarden, Arbo en techniek en ook de individuele belangen voor zover die in de werkrelatie vallen.*
- *Daarnaast beoogt de NVLT verdere bewustwording van verantwoordelijkheden en professionalisering van de beroepsgroep door informatievoorziening om daarmee een bijdrage te leveren aan verhoging van de vliegveiligheid en verbetering van de positie van de Certifying Staff en direct daaraan gelieerde beroepsgroepen.*

Redactie:
R.Vagevuur
R.Scherft

Opmaak:
J. van Braam

Drukwerk:
www.wereldprint.nl

NVLT
Nederlandse Vereniging
van Luchtvaart Technici

Lid worden van de Nederlandse Vereniging van Luchtvaarttechnici

Voor 25 euro bent u lid van de vakvereniging voor Certifying Staff.

Waarom lid te worden van de NVLT ?

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

De voorwaarden van het lidmaatschap staan omschreven in de statuten en het huishoudelijke reglement dat te vinden is op onze

website: <http://www.nvlt.org>

De contributie zit bij KLM, Regional Jet Center Martinair, CHC en Transavia in het cafetariasysteem.

De eerste drie maanden betaald U geen contributie!

Voornaam/Achternaam (mw,hr)

Adres:.....

Postcode:.....Woonplaats:.....

Telefoonnummer/GSM.....

E-mail adres:.....

Werkgever:.....

Functie:.....Autorisatie(s).....

Dit formulier kunt u naar onderstaand adres sturen.

Adres: Stationsplein 326
1117 CK Schiphol
Bank: NL94 INGB 0008 3650 72
Iban: NL45 INGB0008365072
KvK nr: 34133063
Internet: www.nvlt.org