



Schiphol-Oost, 2 april 2021

Afspraken met Transavia over verantwoord meevliegen

Beste NVLT-leden bij Transavia,

Per vandaag heeft de NVLT, mede namens de collega bonden, afspraken gemaakt met Transavia over het meevliegen. Wij zijn zeer tevreden dat nu zowel het meevliegen tijdens de periode van de corona testprotocollen sluitend geregeld is, maar ook voor na die tijd wordt een en ander nu geborgd in het OM-A.

De volgende zaken zijn vastgelegd:

1. Meevliegend operationeel personeel reist op basis van bijschrijving in op de General Declaration;
2. De meereizende technici hebben op de Transavia pas "crew" als identificatie staan;
3. In de eerstvolgende revisie van het OM-A wordt een wijziging op genomen over het reizen op de GenDec. *(Tot die revisie zullen de OM-A wijzigingen als brief van de accountable manager Peter Smit beschikbaar zijn, zodat meevliegers deze indien nodig kunnen tonen).*

In OM-A 0.3 Definitions

Other operational personnel

Any other operational personnel, that may be travelling onboard on the GenDec (such as, but not limited to (licensed) engineers, ground handling inspectors, safety- and quality inspector, etc.), whom are not part of the minimum required crew.

In OM-A 4 Crew composition

4.5 Other operational personnel

In some cases, it may be required for other operational personnel to travel on-board of a specific flight, to fulfil their assigned duty (e.g. technical inspections/monitoring/ observing/auditing). In these cases, this personnel may be added to the GenDec by the Duty Manager OCC, after consultation with the Flight Department, and become part of the crew on-board, however, they will never be part of the minimum required crew. Other operational personnel travelling on GenDec shall have CREW indicated on the Transavia ID card.

4. Conform de procedure in het OM-A wordt voorafgaand aan de vlucht cockpit safety briefing gegeven door de gezagvoerder. In het OM-A is dit in paragraaf 8.3.12 opgenomen;

5. Indien de (verwachte) duur van het oplossen van een AOG op een buitenstation de geplande maximale tijdspanne (van nu 72 uur) van vertrek vanuit AMS tot aanvang van de terugreis naar AMS overschrijdt, zal tijdige aflossing worden geregeld;
6. Indien het onder 5. genoemde niet werkbaar is (b.v. i.g.v. een langdurige, veel mankracht vergende AOG op een buitenstation a.g.v. een forse schade), zal met de medewerker worden overlegd hoe, rekening houdend met alle belangen, het best de situatie kan worden opgelost. Hierbij kan de oplossing tevens gezocht worden in alternatief vervoer;
7. Bij een uitzending die planmatig langer is dan de onder 5 genoemde tijdspanne (b.v. t.b.v. supervisie over uitbesteed onderhoud), is het Protocol COVID-19 Testen van Vliegend Personeel niet van toepassing. Dit laat onverlet dat in die gevallen op andere wijze zal worden gezorgd voor een terugkeer naar Nederland zonder voor vertrek een corona test te moeten doen op het buitenstation, b.v. via een overstap/tussenstop op een Europese luchthaven terug te reizen naar Schiphol, waarbij bij aankomst, alleen een antigeentest moet worden gedaan. Transavia zal deze mogelijkheid faciliteren;

De punten 5., 6. en 7. blijven van kracht zolang het door de overheid verplichte testprotocol voor passagiers die naar Nederland vliegen geldt.

Daarnaast rees ook het vraagstuk rondom privéverzekeringen en mogelijke consequenties. Hierover heeft Transavia navraag gedaan bij het interne 'Insurance Department'.

In de cao grond zijn afspraken opgenomen rondom molest en bedrijfsongevallen (artikelen 1.8/10.10 en bijlage 16). Deze bepalingen kennen een bruto bedrag toe in het geval van overlijden of blijvende invaliditeit.

Daarnaast heeft Transavia een aansprakelijkheidsverzekering. Hieronder worden onder andere de volgende schadeposten vergoed:

1. Begrafeniskosten
2. Affectieschade (gemis van de overleden persoon aan partner, kinderen, andere familieleden etc)
3. Bijdrage voor de kosten van het levensonderhoud die de overleden persoon vóór het overlijden bijdroeg aan de gezamenlijke huishouding.

Indien een levensverzekering zich beroept op een uitsluiting en deze verzekering komt niet tot uitkering dan stijgt hiermee de schadepost onder 3.

Ook is navraag gedaan hoe met dit soort zaken in het verleden is omgegaan. Denk bijvoorbeeld aan MH17 waar ook crew aan boord zat. Aangegeven werd dat hierbij door de verzekeraars géén beroep werd gedaan op de uitsluiting 'molest' en er gewoon is uitgekeerd. Voor zover bekend, zijn er géén gevallen bekend die tot een uitsluiting hebben geleid op dergelijke polissen in privé, in relatie tot de vliegactiviteiten van Transavia in het verleden.

Transavia acht de kans heel erg klein dat een incident zich voordoet waarbij sprake is van een uitsluiting op een polis in de privésfeer in relatie tot de werkzaamheden binnen onze sector. Bij calamiteiten van enige omvang, zien verzekeraars af van het uitroepen van een uitsluiting op de polis. Mocht die situatie zich wel voordoen, dan voorziet de wettelijke aansprakelijkheidsverzekering hier ook in een vergoeding.

De NVLT is van mening dat met deze afspraken er vanaf nu geen formeel bezwaar meer is om als technicus mee te reizen als crew member op de General Declaration (GenDec).

Het betreft geen overeenkomst tussen partijen, maar toezeggingen van Transavia en vastlegging van een wijziging in het bedrijfs OM-A. Deze zaken kunnen we daarom niet ter stemming aan de leden voorleggen.

Vragen en/of opmerkingen kun je te allen tijde mailen naar transavia@nvl.org.

Met vriendelijke groet,

Peter de Moor, Erik Kramer (bestuur/kaderleden)
Joop Hofland (onderhandelaar/adviseur)

***Schrijf je ongeorganiseerde collega in als lid van de NVLT!
Tik op de afbeelding of scan de QR code voor meer informatie en
aanmelden.***

