

## Nieuwsbrief april 2009 no.1

**Aan: KLM Leden**

**23 April 2009**

### **OJT assessor KLM**

In deze nieuwsbrief willen wij jullie weer op de hoogte brengen van de ontwikkelingen rond de GWK-OJT assessor. Op dit moment is de KLM met grote spoed bezig het probleem op te lossen. Op 23 april is een start gemaakt met het up to date brengen van de functieomschrijvingen van de GWK B1 en B2 en er zal na afronding daarvan gestart worden met het accorderen en waarden van de functie. De KLM wil een onderverdeling maken tussen de GWK functie-omschrijving met OJT addendum en de GWK functie-omschrijving zonder OJT addendum (assessor)

Wij onderschrijven dat het proces volgens de regels moet worden gevolgd. Dit proces zal echter nog enige tijd nodig hebben voordat er een resultaat bekend gemaakt kan worden. Wij constateren nu dat de KLM in het volgen van het proces afwijkt van de op 4 december 2008 gemaakte afspraken, waarin wij overeenkwamen dat het OJT addendum van toepassing is op de generieke GWK (B1 en B2) functie. KLM vond toen dat alle GWK's als OJT assessor moeten kunnen optreden. Wij hebben de afweging om akkoord te gaan toen bewust gemaakt en betreuren het dan ook zeer dat de KLM nu, met het opdelen van de groep, haar afspraken niet nakomt. Na op 16 en 22 april weer met KLM E&M gesproken te hebben, is het ons duidelijk geworden dat wij het niet eens kunnen worden over de wijze waarop het proces gevolgd moet worden. Dat betekent dat wij in het extern overleg naar voren zullen brengen dat E&M gemaakte afspraken niet nakomt en wij zullen dan ook het initiatief nemen die gesprekken nogmaals op de agenda te zetten. Wij hebben de KLM ook laten weten geen bezwaar te hebben door te gaan met interne proces van beschrijven en waarden op de twee sporen, maar wel bezwaar aantekend verder te gaan na het

punt waar het interne proces in conflict komt met de externe afspraken.

Dat betekent dat zowel de functieomschrijving mét, als de functieomschrijving zonder OJT addendum volledig opgesteld, geaccordeerd en gewaardeerd kunnen worden maar daarna gewacht moet worden met de implementatie. Wij zullen niet afwijken van de afspraken

in het overleg van 4 december en voorzien op dit punt dan ook een conflict over de procesgang.

De KLM zal alle assessors een brief sturen met een uitleg van de te volgen stappen en gemaakte afspraken. Wij onderschrijven die brief niet. De brief is ons inziens inhoudelijk niet volledig en geeft op onderwerpen een onjuiste voorstelling van zaken.

Het bestuur van de NVLT en de betrokken delegatieleden zullen echter alles in het werk stellen om, uitgaande van de gemaakte afspraken, dit onderwerp zo snel mogelijk op te lossen. Wij hechten er grote waarde aan dat de rollen van de medezeggenschap en de vakbonden worden eerbiedigt. Op dit moment lijkt vooral dat laatste niet het geval te zijn.

Wat betreft de voorgenomen disciplinaire stappen van de KLM;... die zijn wederom uitgesteld. Wel zullen assessors weer gevraagd gaan worden hun taken weer op te nemen waarop bij weigering een informeel gesprek gehouden wordt. Een gespreksverslag zal aan de individuele dossiers worden toegevoegd en de TOR zal worden ingetrokken als men in de weigering volhardt.

Gezien de ontwikkelingen zien wij nu geen reden om het advies in te trekken of op te schorten.

Wij willen een ieder oproepen beheerst met de situatie om te gaan en de eenheid te bewaren. Naar aanleiding van een incident heeft het bestuur zich uitgesproken tegen verbaal of fysiek geweld tegen assessors die om eigen redenen wél OJT geven. Wij roepen alle leden op zich ook achter dit standpunt te scharen en **CAO achtergronden**

Bij de KLM zijn we op vrijdag 24 april tot een onderhandelingsresultaat gekomen over de CAO voor het komende jaar. De CAO is afgesproken voor één jaar met een geldigheidsduur van 1 april 2009 tot 31 maart 2010. De onderhandelingen hebben zich afgespeeld tegen een immer grimmer worden economische achtergrond die de wereld steeds meer in zijn greep krijgt. Ook de luchtvaartbedrijven ontsnappen niet aan de gevolgen van de crisis. Het aanbod van passagiers en vracht neemt snel af. M.n. het vracht aanbod loopt sneller terug dan verwacht maar het passagiersaanbod blijft daar niet ver bij achter. De toekomst is onvoorspelbaar geworden en de KLM weet niet wat zij van het zomerseizoen kan verwachten en bereid zich voor op het ergste.

Ook andere Nederlandse luchtvaartbedrijven treffen hetzelfde lot. Martinair heeft bijzonder zwaar en ook Transavia ziet de omzet teruglopen. Of de afschaffing van de vliegtaks de omzet weer op peil brengt of zelfs maar een stijgende lijn brengt in de passagiers aantallen is nog maar zeer de vraag. De vakantiegangers hebben de buitenlandse, m.n. Belgische en Duitse luchthavens, gevonden en mijden Schiphol vanwege de hoge kosten. Ook onze leden bij CHC Netherlands in Den Helder ondervinden de gevolgen van de crisis. Een afnemende productie speelt de bonden die daar onderhandelen over de CAO voor 2008 (jawel) stevig parten. Een eindbod is niet geaccepteerd en daarom is er op 7 april in de dagdienst gestaakt door het hele personeel. Een laatste bod van CHC-N is nu aan de leden van de onderhandelende bonden voorgelegd in een referendum. We wachten nog op de resultaten.

alle verbaal, en natuurlijk ook fysiek, geweld te voorkomen.

### **De KLM CAO 2009**

Tegen deze, aantoonbaar slechte situatie, zijn we dus bij KLM toch tot een resultaat gekomen. Sommige bonden wilden een garantie voor werkzekerheid met de KLM afspreken maar daar wilde KLM niet op ingaan gezien de onvoorspelbaarheid van de nabije en verdere toekomst. Wel is in het protocol afgesproken dat de KLM haar uiterste best doet om de familie bij elkaar te houden. Daarmee zet de KLM het programma voort dat zij al bekend heeft gemaakt aan het personeel. Voor ons was dat voldoende, ook mede gezien de nog steeds krappe arbeidsmarkt voor technici in onze doelgroep. Het zal wel kunnen gebeuren dat technici wordt gevraagd tijdelijk ergens anders als technicus aan de slag te gaan om de gaten op te vullen die uitzendkrachten, m.n. in de hangaars, achterlaten bij hun vertrek. De flexibele schil van personeel wordt snel dunner gemaakt om de kosten te verminderen. Wij kunnen hiermee leven als dat onze banen kan redden.

Per 1 januari 2010 worden de lonen en de daaraan gerelateerde toeslagen met 1,25% verhoogt. Daarmee kwam de KLM van 0,5% eenmalig af die zou worden uitgekeerd in maart 2010 afhankelijk van de resultaten over het derde kwartaal. Gezien de omstandigheden was dit het hoogst haalbare in de onderhandelingen.

De NVLT heeft deze crisis CAO geaccepteerd onder de voorwaarde dat we het komende jaar gebruiken om te onderzoeken hoe (en niet of) wij kunnen komen tot een werk en rusttijdenregeling die meer toegesneden is op onze situatie. Vooral in de volcontinue diensten (4 ploegendienst) is vliegtuigonderhoud een grote afnemer met werknemers die ook nog

eens voorzien zijn van een allegaartje aan bevoegdheden en sub-bevoegdheden wat het lastig maakt sociale en gezonde roosters te maken. De CAO veroorzaakt veel restricties bij het maken van goede en acceptabel roosters.

Die voorwaarde is door de KLM geaccepteerd en we gaan dan ook een traject in waarin de NVLT met de KLM een nieuwe werk en rusttijdenregelingen of roosterregeling gaan ontwerpen. Hierbij zullen alle aspecten van een roosterregeling aan de orde komen en dus ook de toeslagregeling. Voor de NVLT is dit het belangrijkste resultaat van 5 onderhandelingsronden en met dat resultaat gaat de delegatie op 1 mei naar de ledenraad met het verzoek dit te mogen voorleggen bij de leden.

Wij zullen daarna weer twee ledenvergaderingen organiseren waarin de beslissing middels stemming moet vallen. Een uitnodiging en de benodigde stemstrookjes worden apart aan de leden verstuurd.

De NVLT delegatie bestond uit Joep Quik, Hans Prins, Dirk Jan van den Heuvel en Ron Scherfft.

#### **EAP-145 toeslag B737-900**

Zoals al eerder aangekondigd in de zaak van de EAP-145 toeslag voor de B737-900 een arbitragetraject in te gaan, kunnen wij melden dat inmiddels dat traject is opgestart. Op 7 april 2009 hebben wij voor het laatst met de KLM gesproken in aanwezigheid van advocaten. De zaak wordt nu door advocaten van de NVLT en de KLM in werking gesteld. We wachten nu op een besluit op welke wijze die arbitrage moet worden uitgevoerd. De advocaten onderzoeken dat en wanneer wij iets weten zullen we dat ook weer onmiddellijk melden.

Met vriendelijke groet,

Het Bestuur en CAO delegatie