

AVV en Transavia

Oprichting

De Afdeling Transavia van AVV is eind 2023 opgericht nadat een groot aantal Transavia vliegers lid werd van AVV uit onvrede over de gang van zaken binnen de VNV. Sinds dat moment is AVV bezig geweest om aan de cao-tafel bij Transavia te komen, echter vooralsnog zonder resultaat. Reden voor Transavia om AVV te weigeren is het -volgens Transavia- geringe aantal leden. Dat is bijzonder aangezien bij KLM Cargo het overgrote deel van de werknemers lid is van AVV en maar ongeveer 12% van VNV. Toch zit VNV gewoon aan tafel. Er wordt dus duidelijk met twee maten gemeten en daar vecht AVV sinds 2023 tegen.

De bevoordeling van VNV blijkt ook uit de Loss of License regeling (LoL). De uitkering voor VNV leden is veel hoger dan voor niet VNV leden. AVV is van mening dat dit een onrechtmatig onderscheid is tussen werknemers. De LoL wordt echter wel door veel werknemers als argument gegeven waarom men het niet aandurft om lid te worden van AVV (of om ook lid te blijven bij VNV). Daarmee wordt de mogelijkheid voor AVV om voldoende (unieke) leden te werven om een plek aan de onderhandelingstafel af te dwingen ernstig beperkt. Hierdoor is dus een catch 22 situatie ontstaan: zonder een gelijke LoL voor alle vliegers van Transavia geen leden, maar zonder voldoende leden kan AVV die gelijke LoL ook niet afdwingen.

De noodzaak van AVV in de luchtvaart

De toekomst van de Luchtvaart in Nederland is onzeker. Met de komst van een nieuw kabinet is zelfs de huidige operatie op Schiphol niet veilig. In het seizoen lopende van 1-11-2024 tot 1-11-2025 zijn er 477.324 vliegbewegingen uitgevoerd, waarvan 25.342 nachtvluchten. Dat betekent, met de beperking voor het seizoen 2025-2026 tot 478.000 vliegbewegingen dat er geen sprake kan zijn van groei. De toegestane vliegbewegingen en daarmee de mogelijke slots zullen dus binnen het maximum van 478.000 moeten passen. Dat maakt de situatie voor de Transavia vlieger precair. Immers ook de KLM-groep zal de gevolgen van de maximering ondervinden. Het ligt voor de hand dat niet KLM de gevolgen gaat dragen, maar deze zal doorsluizen naar de dochters. In dit scenario zal dit voor Transavia krimp betekenen. De eerste voorzet is daarvoor al gegeven: met het Brussel protocol verdwijnen er 5 vlootlijnen uit Nederland. Daarvan duiken er 3 op in België, maar de vliegtuigen die nodig zijn om deze te vliegen komen uit Nederland en waarschijnlijk uit Amsterdam. De eerste stap dus om starts en landingen vrij te maken op Schiphol en daarmee slots van Transavia over te hevelen naar KLM. Hier zal KLM het mogelijk niet bij laten. Naarmate KLM meer grip krijgt op het tekort aan (vliegend) personeel zal zij mogelijk willen uitbreiden. Driemaal raden wie dan weer ruimte

moet maken. Het is daarom verwonderlijk dat er in het protocol Brussel door de VNV afspraken zijn gemaakt over groei in Nederland als gevolg van groei in België. Daar lijkt helemaal geen ruimte voor.

Wat de pensioenen betreft is er een zitting geweest bij het College van de Rechten voor de Mens, zie <https://fd.nl/bedrijfsleven/1575705/groep-piloten-transavia-wil-hogere-pensioenleeftijd-afdwingen>. Uit dit artikel blijkt dat daar een zaak is besproken waarbij een groot deel van de vliegers tegenover Transavia stond. Blijkbaar heeft ook VNV zich gemeld als partij, maar niet aan de zijde van werknemers, maar aan de zijde van de werkgever. Dat is natuurlijk opmerkelijk, normaliter behartigt een vakbond de belangen van werknemers. Het College heeft geoordeeld dat de pensioenleeftijd op 58 geen verboden leeftijdsdiscriminatie oplevert.

De collega's die hun carrière hebben verbonden aan Transavia en nog aardig wat jaartjes te gaan hebben staan voor een keuze: laat je je belangen behartigen door de rechtsoptvolger van de VKV, de Vereniging KLM Vliegers, of maak je de keuze voor een onafhankelijke en democratische vakbond die aan de cao-tafel bij Transavia alleen de belangen van de Transavia vlieger voor ogen heeft.

AVV's cao-doelen bij Transavia

AVV wil een evenwichtig pakket arbeidsvoorwaarden neerzetten voor elke functiegroep en leeftijd. We zetten ons nu in voor de volgende punten:

- Het beschermen van de werkgelegenheid van de Transavia vlieger binnen de KLM-groep.
- Het regelen van dezelfde Loss of License-uitkering voor alle vliegers bij Transavia.
- Het in werkbare vorm terugbrengen van de afbouwregeling.
- Verbeteren van de verhouding tussen werk en privé door het verbeteren van de roosters.
- Het in algemene zin verbeteren van de pensioenen.
- Verbeteren van de vakantie indelingen zodat vaker met familie een vakantie genoten kan worden.

Professionele ondersteuning

In elke specifieke sector of onderneming bieden we professioneel advies vanuit een groep actieve leden die hier vaker mee gewerkt en ervaring in hebben, daar waar nodig met juridische ondersteuning vanuit AVV. Die structuur hebben wij ook gekopieerd naar de afdeling van Transavia. U kunt vragen over AVV en arbeidsvoorwaarden mailen aan transaviahelpdesk@avv.nu.

Vragen vanuit de leden over incidenten, professioneel of medisch, worden direct vanuit de kaderledengroep opgepakt. Daar wordt gekeken hoe we ermee verder gaan, afhankelijk van de casus. Het kan zijn dat één van de kaderleden het oppakt. Of dat het samen met de ondersteuners van andere maatschappijen al dan niet met een jurist wordt behandeld, of dat het hele dossier primair in handen van een jurist of advocaat wordt gelegd. Dit alles hangt af van de ernst en de aard van de zaak. Zo wordt er in het geval van een vliegincident direct in samenspraak met de kaderleden gehandeld. De kennis die bij de actieve leden van de andere maatschappijen aanwezig is wordt aangewend om een goede boordeling van de zaak te maken. Indien nodig wordt direct opgeschaald naar de juridische afdeling en kan zelfs gelijk een advocaat worden ingeschakeld om hulp te bieden.

Daarnaast worden de CAO-onderhandelingen uitgevoerd door professionele onderhandelaars, die onafhankelijk van de werkgever opereren en slechts de belangen van de werknemer dienen.

Wij realiseren ons dat dit enorm belangrijk is voor onze leden in de sector luchtvaart en dat dat de reden is dat de organisatiegraad in de sector luchtvaart zo hoog is.

We hebben tijdens de eerste bijeenkomst met de Transavia leden de contributie voor captains vastgesteld op €95 per maand, en voor First Officers op €45 per maand.

Gepensioneerden betalen €10 per maand. Werknemers kunnen de contributie af laten trekken van hun brutoloon.

Hoe verder?

Het is belangrijk dat we met een grote groep lid zijn, om iedereen mee te kunnen laten praten over de arbeidsvoorwaarden en eenheid uit te stralen. Dus ben je nog geen lid maar overweeg je het te worden? Laat dit weten met een mailtje aan info@avv.nu. Je kunt natuurlijk ook meteen lid worden: <https://avv.nu/formulieren/aanmeldformulier>.