

Rondetafelgesprek Veiligheidsaspecten arbeidsomstandigheden in de luchtvaart

Position paper FNV

De FNV is verheugd dat de Tweede Kamer een hoorzitting organiseert over de relatie tussen arbeidsomstandigheden en veiligheidsrisico's in de luchtvaart. Die relatie is naar ons oordeel tot op heden een blinde vlek bij beleidsmakers, overheid en marktpartijen. Zeker daar waar het gaat om wat wij noemen het grondpersoneel. Dit alles ondanks het feit dat diverse onderzoeken het belang hiervan onderstrepen. We noemen als belangrijk voorbeelden:

Het NLR noemt concurrentie in de grondaafhandeling als oorzaak van hoge werkdruk en wijst op de veiligheidsrisico's van een hoog personeelsverloop. De werkkwaliteit van grondaafhandelaren moet omhoog, anders kan verdere groei van Schiphol leiden tot een verhoogd aantal ongelukken per vliegbeweging, zo luidt de aanbeveling van de NLR.¹

Terwijl de ILT in november 2017 een zeer leesbaar [informatieblad](#) publiceerde over fatigue (vermoeidheid) onder cabin crew.

Het Europese luchtvaartveiligheidsinstituut EASA vraagt al langere tijd aandacht voor de veiligheidsaspecten verbonden met 'atypical contracts'.²

FNV vertegenwoordigt leden werkzaam in alle beroepsgroepen die op de Nederlandse luchthavens actief zijn, met één uitzondering en dat zijn de vliegers. Doordat we met een groot deel van onze leden regelmatig in contact staan hebben wij goed inzicht in wat zij dag en dagelijks meemaken en welke veiligheidsrisico's zij ervaren. Een daarbij altijd terugkerend kernwoord is **werkdruk**. Dat gaat vaak langs de lijn werkdruk – vermoeidheid – afnemende alertheid – veiligheidsrisico. Maar ook het wel of niet kunnen beschikken over het juiste en kwalitatief in orde zijnde materiaal speelt een grote rol bij het ontstaan van veiligheidsrisico's. FNV is dan ook van oordeel dat werkdruk van grote invloed is op het ontstaan van veiligheidsrisico's. Wil je die risico's verkleinen dan ligt de sleutel bij het verlagen van de werkdruk. Dat vraagt weer dat de oorzaken van het verhogen van de werkdruk in beeld zijn en kunnen worden aangepakt.

Overall stelt FNV dat de wens van de consument tot een zo laag mogelijke ticketprijs, in combinatie met (doorgesloten) marktwerking, in de gehele luchtvaartketen leidt tot een enorme prijsdruk. Prijsdruk die leidt tot een sterke sturing binnen alle bedrijven actief in de keten op het verlagen van de (personeels)kosten. Dat leidt tot ontwikkelingen en maatregelen die werkdrukverhogend werken. Zonder uitputtend te willen zijn **en benadrukkend dat er van onderneming tot onderneming grote verschillen zijn als het gaat om de mate waarin een en ander voor komt** zien wij als belangrijke gevolgen:

- Toenemende aantallen passagiers bij zo goed als gelijkblijvende werknemersaantallen (*te vaak te weinig personeel om conform procedures passagiers te checken en te begeleiden*);
- Optimalisatie van omkeertijden en service concepten (*leidt tot opjagen van personeel*);
- Meer en meer inzet van werknemers met onzekere contracten, ook in cabine en cockpit (*daardoor minder ervaren collega's*);
- Bezuinigen op het onderhoud aan materiaal (*leidt tot een groter risico op ongelukken, maar ook tot minder efficiënt kunnen werken*);
- Minder opleidingen en trainingen (*zowel vakinhoudelijk als op het terrein van safety*);

- Steeds vaker inzetten van stagiaires als zelfstandig opererende medewerkers; *(gebeurt gedurende meer uren dan volgens het contract zou mogen en zelfs in nachtdiensten op geïsoleerde posities met tot doel onregelmatigheidstoelagen te besparen);*
- Een steeds groter personeelsverloop *(waardoor minder op elkaar ingespeeld personeel dat bekend is met de veiligheidsvoorschriften en veel tijd die gemoeid is met het inwerken van steeds nieuwe collega's zonder dat daar tijd voor is);*
- Vaker 'unruly' passagiers aan boord, maar ook aan de check-in balies en security filters *(waarbij er steeds minder vaak collega's zijn die nog getraind zijn in het de-escaleren);*
- Steeds kortere hersteltijden *(leidt tot meer gezondheidsklachten en toenemende bezettingsproblemen);*
- Op steeds grotere schaal inzet van personeel uit bijvoorbeeld Oost-Europa *(leidt tot communicatie problemen en daarmee tot irritatie en gevaarlijke situaties);*
- Regelmatig opeenvolgende inzet van mensen met onzekere contracten gedurende één dag bij verschillende bedrijven. *(leidt tot bijna niet te controleren overtredingen van de Arbeidstijdenwet en zwaar vermoeid personeel met alle risico's van dien);*
- Door het hoge personeelsverloop in combinatie met beperkte opleidingstijd gebrek aan kennis van veiligheidsprocedures.

Wat moet er gebeuren

In de luchtvaart is sprake van een race naar beneden. Groei van de luchtvaart leidt niet tot meer banen, maar wel tot meer werkdruk. Onzekere contracten dragen bij aan een hoog personeelsverloop. Dat leidt in zijn samenhang tot het toenemen van veiligheidsrisico's. Om deze negatieve spiraal te doorbreken zijn de volgende maatregelen nodig:

- Sociale criteria verbinden aan uit te geven slots
- (Sociale) vestigingsvoorwaarden voor bedrijven die actief zijn op onze luchthavens
- Kwaliteitseisen stellen aan de te verlenen diensten en opstellen van minimale opleidingseisen per functie
- Vergroten van onafhankelijk toezicht op het naleven van bestaande procedures, wet- en regelgeving
- Permanent (24/7) inspecteren van te gebruiken materialen en te volgen procedures

Hierbij zijn twee punten van belang:

- De luchtvaartveiligheid kan niet aan de markt overgelaten worden. De Onderzoeksraad voor de Veiligheid en vervolgens het NLR hebben benadrukt dat de overheid hierin de regie moet nemen. Die noodzaak blijkt opnieuw nu de marktpartijen in hun 'Roadmap'³ over luchtvaartveiligheid voorbijgaan aan de sociale aspecten van de luchtvaartveiligheid.
- Soms wordt aangevoerd dat sociale criteria in strijd zouden zijn met (Europese) regels rond mededinging, maar er zijn diverse buitenlandse voorbeelden beschikbaar waar sprake is van zulke criteria.

¹ NLR, Integrale Veiligheidsanalyse Schiphol. 2018.

² Practical guide: Management of hazards related to new business models of commercial air transport operators. European Aviation Safety Agency, 2017. Developing Business Models in Aviation: Report from RAG working Group on New Business Models. European Aviation Safety Agency, 2015

³ <https://integralsafetyschiphol.nl/>