

Actualiteitsanalyse Beroepscompetentieprofiel Luchtvaartlogisticus

Opdrachtgever: VTL

ECORYS

Ruud van der Aa
Etienne van Nuland
Thijs Viertelhauzen

Rotterdam, 8 januari 2009

ECORYS Nederland BV

Postbus 4175

3006 AD Rotterdam

Watermanweg 44

3067 GG Rotterdam

T 010 453 88 00

F 010 453 07 68

E asb@ecorys.com

W www.ecorys.nl

K.v.K. nr. 24316726

ECORYS Arbeid & Sociaal Beleid

T 010 453 88 05

F 010 453 88 34

Inhoudsopgave

1 Inleiding	7
2 Methodologie	9
2.1 Inleiding	9
2.2 Analyse kader	9
2.3 Aanpak	10
3 Analyse trends en innovaties	11
3.1 Inleiding	11
3.2 Wet- en regelgeving	11
3.3 Arbeidsmarkt	12
3.4 Technologie	12
3.5 Bedrijfsorganisatorisch	13
3.6 Internationale ontwikkelingen	13
4 Gevolgen voor het BCP	15
4.1 Inleiding	15
4.2 Wet- en regelgeving	15
4.3 Arbeidsmarkt	15
4.4 Technologie	16
4.5 Bedrijfsorganisatorisch	16
4.6 Internationale ontwikkelingen	16
5 Advies over het BCP	17
5.1 Inleiding	17
5.2 Advies	17
Bijlage 1 Lijst van geraadpleegde bronnen en personen	19
Bijlage 2 Overzicht van geïnventariseerde trends en innovaties	21

1 Inleiding

Aanleiding

Een beroepscompetentieprofiel (BCP) is nooit af. De sectoren transport en logistiek zijn voortdurend in beweging. Daarnaast zijn ook de inzichten over het ontwikkelen van competenties zowel in het onderwijs als in de beroepspraktijk geen statisch gegeven. Dit leidt ertoe dat de BCP's die voor de sectoren transport en logistiek zijn opgesteld van tijd tot tijd serieus tegen het licht gehouden moeten worden en waar nodig dienen te worden aangepast aan de nieuwe actualiteit. Aanpassingsvermogen is een belangrijke kernwaarde van de BCP's. Immers, een van de belangrijke uitgangspunten bij de ontwikkeling van de BCP's is geweest dat deze – naast transparant en duurzaam – flexibel dienen te zijn, dat wil zeggen dat nieuwe ontwikkelingen in de beroepsuitoefening snel in het competentieprofiel en vervolgens in het kwalificatiedossier kunnen worden verwerkt.

Actualiteitsanalyse

Een BCP is een beschrijving van de beroepspraktijk van een vakvolwassen beroepsbeoefenaar. Een actuele, duidelijke, gedragen BCP is belangrijk voor de sector, voor VTL en voor de onderwijsinstellingen. Het BCP is een uitgangspunt voor de ontwikkeling van het kwalificatiedossier dat op haar beurt de basis vormt voor het curriculum van de opleiding. Een BCP is dan ook een dynamisch document. Onder invloed van allerlei factoren verandert de beroepspraktijk en daarmee mogelijk ook het competentieprofiel.

Om de sociale partners adequaat te kunnen adviseren over het vernieuwen van het BCP van de luchtvaartlogisticus is een actualiteitsanalyse uitgevoerd. In het volgende hoofdstuk is de aanpak van deze analyse beschreven. Hoofdstuk 3 bestaat uit een analyse van de geïnventariseerde ontwikkelingen die zich de laatste jaren in het beroep hebben voorgedaan. In het vierde hoofdstuk komen de gevolgen van de gevonden trends en innovaties op het BCP aan bod. Dit mondt uit in een advies in hoofdstuk 5. Tenslotte is er een bijlage met een overzicht van geraadpleegde bronnen en een overzicht waarin alle geïnventariseerde trends en innovaties uitgebreid zijn beschreven.

2 Methodologie

2.1 Inleiding

Voor het BCP van de luchtvaartlogisticus is een actualiteitsanalyse uitgevoerd. De methodiek waarmee deze analyse is uitgevoerd en de criteria die de basis ervoor vormen, worden in dit hoofdstuk uiteengezet.

2.2 Analyse kader

Om te bepalen of actualisatie van het BCP voor de luchtvaartlogisticus nodig is en zo ja, op welke onderdelen, zijn twee stappen gevolgd. Ten eerste is op systematische wijze nagegaan welke voor het beroep relevante trends en innovaties zich hebben voorgedaan sinds het vaststellen van het huidige BCP. De trends en innovaties zijn in kaart gebracht aan de hand van vijf thema's, te weten: wet- en regelgeving, arbeidsmarkt, technologie, bedrijfsorganisatorische en internationale ontwikkelingen.

Nadat trends en innovaties zijn geïnventariseerd, heeft de beoordeling van de gevolgen van iedere trend of innovatie op het beroepscompetentieprofiel plaatsgevonden. Bij de beoordeling is gelet op representativiteit en relevantie.

Bij representativiteit gaat het erom te bepalen in welke mate de geconstateerde ontwikkeling zich in het beroep of in de sector voordoet. Een trend of innovatie kan namelijk ingrijpende gevolgen hebben voor een beroep. Wanneer de innovatie zich beperkt tot een klein aantal bedrijven, dan is voorzichtigheid met aanpassing van het BCP op zijn plaats. Ook is het van belang om mee te wegen of een ontwikkeling betrekking heeft op de gehele beroepsgroep of slechts op een deel ervan. Representativiteit is in dit geval niet in statistische zin onderzocht, maar in meer kwalitatieve zin meegenomen.

Bij relevantie gaat het erom te bepalen of op basis van de geconstateerde trend of innovatie een inhoudelijk noodzaak is om het BCP aan te passen. Een nieuwe wet of technologie bijvoorbeeld kan voor een hele beroepsgroep tot een verandering in de manier van werken leiden, maar desondanks geen wezenlijke invloed op het beroep of BCP hebben. In een ander geval leidt een trend of innovatie misschien tot een verschuiving in het relatieve belang van een bepaalde beroepscompetentie, maar blijft de omschrijving ervan accuraat. Het BCP blijkt in zo'n geval robuust en duurzaam genoeg om de invloed van een nieuwe trend of innovatie op het beroep te kunnen absorberen.

De criteria relevantie en representativiteit dienen zodoende als een kritische filter op de gesignaleerde trends en innovaties en de consequenties daarvan op de BCP's. De

gehanteerde aanpak is consistent aan het Protocol beroepscompetentieprofielonderzoek van Colo.

2.3 Aanpak

De inventarisering van trends en innovaties heeft plaatsgevonden op basis van desk research. De desk research van onder meer arbeidsmarktonderzoeken, vakbladen, wetteksten en websites is aangevuld met expertinterviews. De interviews met stakeholders uit de sector hadden een tweeledig doel. Naast het aanvullen van hiaten in reeds op basis van bestaande bronnen geïnventariseerde trends en innovaties, waren de interviews vooral bedoeld om de eventuele gevolgen van trends en innovaties voor het BCP te beoordelen. De stakeholders zijn steeds gevraagd te reflecteren op de in kaart gebrachte trends en innovaties voor wat betreft de herkenbaarheid en volledigheid ervan, waarna in het interview is nagegaan in hoeverre een BCP verandering behoeft om te beantwoorden aan de gesignaleerde trends en innovaties.

Om de inventarisatie en beoordeling van trends en innovaties af te sluiten, is een discussiebijeenkomst met stakeholders uit de sector en/of kenniswerkers van VTL georganiseerd. De bijeenkomst had als doel de relevantie van trends en innovaties te toetsen en te valideren. Door de visie van de sectordeskundigen, de kenniswerkers en de visie van ECORYS met elkaar te combineren ontstaat een intersubjectieve beoordeling van de benodigde actualisering van het BCP.

3 Analyse trends en innovaties

3.1 Inleiding

Dit hoofdstuk beschrijft en analyseert de geïnventariseerde trends en innovaties. Per thema worden de trends en innovaties en hun relatie tot het beroep beschreven. Daarnaast komt ook de representativiteit in dit hoofdstuk aan bod. De analyse van de gevolgen per trend en innovatie op het BCP vindt plaats in het volgende hoofdstuk.

3.2 Wet- en regelgeving

Op het vlak van wet- en regelgeving zijn zes ontwikkelingen gevonden. Vier daarvan zijn al in werking getreden en twee aanpassingen in wet- en regelgeving zullen de komende jaren van kracht gaan.

Verdrag van Montreal

Het Verdrag van Montreal is in november 2003 in werking getreden en bouwt voort op de aansprakelijkheidsregeling van het Verdrag van Warschau. Het is het nieuwste verdrag op het gebied van internationale luchtvaart aansprakelijkheid. Voor een deel zijn bestaande praktijken in het Verdrag vastgelegd. Daarnaast zijn er een aantal nieuwe punten met betrekking tot aansprakelijkheid en schadebedragen opgenomen. Vooral nog is het verdrag onderdeel van het Warschau-systeem. Afhankelijk van de landen waartussen wordt gevlogen, kunnen voornamelijk verschillende aansprakelijkheidssituaties van toepassing zijn. Doel van het verdrag is het moderniseren, vereenvoudigen en het (uiteindelijk) vervangen van het Warschau-systeem. Dit laatste doel zal echter pas bereikt worden als alle internationale luchtvaartstaten het verdrag ratificeren. Deze regelgeving is van toepassing op alle internationale vluchten en is daarmee in grote mate representatief.

Brandstoftoeslag

Deze variabele toeslag op de vrachtprijs is bedoeld om verhoogde kosten van brandstof te compenseren. Iedere luchtvaartlogisticus dient op de hoogte te zijn van het bestaan van de 'fuel surcharge'. De representativiteit van de regeling is daarom hoog.

Security surcharge

Deze toeslag dient ter compensatie van toegenomen veiligheidskosten en hogere verzekeringspremies. De Airport Security Charge is in 2002 ingevoerd. Controle- en beveiligingswerkzaamheden worden door middel van de toeslag doorbelast aan de klant. Ook voor deze verandering geldt dat elke luchtvaartlogisticus er kennis van moet hebben, zodat de representativiteit ervan hoog is.

Verordening (EG) Nr. 831/2006 van de Europese Commissie

Een vrachtvervoerder mag alleen vracht aannemen van 'known shippers' ofwel erkende agenten. De regeling is bedoeld om een gemeenschappelijk veiligheidsstandaard in de Europese Unie te realiseren. Een luchtvaartlogisticus heeft in de dagelijkse beroepsbeoefening met deze verordening te maken. De wegvervoerders bijvoorbeeld waarmee de luchtvaartlogisticus te maken heeft, dienen allen erkend agent te zijn. De representativiteit van de regeling is hoog.

Kyoto-protocol

Nederland is in het kader van het Kyoto-protocol verplicht om de emissie van broeikasgassen in de periode 2008-2012 met 6 procent te reduceren ten opzichte van het basisjaar 1990 (voor gefluoriseerde gassen is het basisjaar 1995). Eind juni 2008 hebben de EU-lidstaten besloten om de luchtvaartmaatschappijen op te nemen in het systeem voor de handel in emissierechten (ETS). Het Europees Parlement heeft hier begin juli 2008 mee ingestemd. Vanaf 2012 worden maatschappijen aangeslagen voor de uitstoot van CO₂ van hun toestellen. Kennis van het protocol onder luchtvaartlogistici is wenselijk, zodat de representativiteit van het protocol hoog is.

Douanewetgeving

De Europese Unie heeft in de afgelopen jaren de wetgeving op douanegebied, zoals die is vastgelegd in het Communautair Douanewetboek, aangepast. De komende jaren volgen nog de nodige aanpassingen. Een belangrijke wijziging is de 'veiligheidswijziging'. Deze leidt tot een tweetal nieuwe procedures bij export van goederen. Aangezien de wetwijziging voor alle luchtvaartlogistici van belang is, is de representativiteit ervan hoog.

3.3 Arbeidsmarkt

Financiële crisis

Ten gevolge van de economische neergang is een groot deel van de inleenkrachten recentelijk ontslagen. Voor vast personeel zijn er geen consequenties waargenomen. Aangezien het gaat om een zeer recente ontwikkeling, kan niet van een trend gesproken worden, maar vooralsnog van een incident. Eind 2008 is de arbeidsmarkt voor luchtvaartlogistici ruim, er is voldoende en stabiel aanbod vanuit de opleidingen. Voor de financiële crisis was er geen krapte, maar was er sprake van een gezonde arbeidsmarkt. De toenemende ruimte op de arbeidsmarkt is relevant voor een groot deel van de luchtvaartlogistici, maar met name voor de beroepsbeoefenaars die wat kwetsbaarder zijn op de arbeidsmarkt, zoals werknemers zonder vast contract. De representativiteit van de ontwikkeling is hoog.

3.4 Technologie

Veranderende communicatiemiddelen

Luchtvaartlogistici maken veelvuldig gebruik van e-mail en internet in hun werk. Er is een trend van mondelinge communicatie in het beroep naar meer gebruik van schriftelijke

communicatie. In plaats van de telefoon zijn e-mail en internet belangrijker geworden als communicatiemiddel. Ook deze trend is in hoge mate representatief.

Nieuw systeem voor inklaring van luchtvracht

Vanaf 2008 maakt de luchtvaart gebruik van het SBB Lucht systeem (Sagitta Binnenbrengen Lucht), wat eerder in de zeevaart is ingevoerd. In dit douane-systeem worden onder meer de aangiftes behandeld van binnenkomende vervoermiddelen en hun lading. Het systeem ondersteunt het proces binnenbrengen van vervoermiddelen en hun goederen in de luchthavens. De representativiteit is hoog. In principe kunnen alle luchtvaartlogistici ermee te maken hebben.

3.5 Bedrijfsorganisatorisch

Taakverbreding

Door afname van het aantal luchtvaartlogistici per bedrijf treedt vermoedelijk taakverbreding op. De trend is op basis van expert-interviews naar voren gekomen en gevalideerd in de workshop, maar niet op basis van literatuur aan het licht gekomen. Het is daarom niet exact bekend welk aandeel van de beroepsgroep met taakverbreding te maken heeft of hoe sterk deze taakverbreding gemiddeld genomen is. Waarschijnlijk is de mate waarmee taakverbreding optreedt laag, maar heeft een vrij groot deel van de beroepsgroep ermee te maken. Dit maakt dat de representativiteit van de trend hoog is.

3.6 Internationale ontwikkelingen

Globalisering en verdere uitbreiding en eenwording Europese Unie

Globalisering en verdere uitbreiding en eenwording van de Europese Unie zorgen voor verdergaande internationalisering van wetgeving, het ontstaan van nieuwe afzetmarkten, verdere toename in de internationale handel, voor fusies van bedrijven en voor meer internationale investeringen. Deze ontwikkeling is in hoge mate representatief. Het zorgt namelijk voor een verandering in het werkerterrein en de randvoorwaarden in het werk van de luchtvaartlogisticus. Ook kan de trend leiden tot verdergaande schaalvergroting in de sector.

4 Gevolgen voor het BCP

4.1 Inleiding

In dit hoofdstuk komen per thema de gevolgen van trends en innovaties voor het BCP aan de orde. De afweging of een geconstateerde trend of innovatie een aanpassing van het BCP rechtvaardigt, kortweg geduid als de relevantie, wordt eveneens in dit hoofdstuk beschreven.

4.2 Wet- en regelgeving

Het grootste aantal trends en innovaties dat bij de actualiteitsanalyse van het BCP voor de luchtvaartlogisticus is geïnterpreteerd, betreffen wijzigingen in wet- en regelgeving. Voor de zes ontwikkelingen in wet- en regelgeving geldt steeds dat de luchtvaartlogisticus kennis dient te hebben van de verandering of op handen zijnde aanpassing. Voor EU Verordening 831/2006, ook bekend als de known shipper regulation, de brandstof- en veiligheidstoelage en veranderingen in douanewetgeving geldt dat de ontwikkelingen een invloed op de dagelijkse beroepspraktijk van luchtvaartlogistici kunnen hebben. De gevolgen van de wijzigingen op het beroep zijn in echter geen van de gevallen dermate groot dat een aanpassing van het BCP op zijn plaats is.

4.3 Arbeidsmarkt

Op de arbeidsmarkt is een recente ontwikkeling geconstateerd. Door de financiële crisis is de vraag naar luchtvaartlogistici afgenomen. Dit heeft geleid tot het ontslaan van uitzendkrachten, maar tot dusverre niet tot ontslag van werknemers in directe dienst van luchtvrachtvervoerders of andere bedrijven uit de luchtvrachtsector. Voorafgaand aan de financiële crisis was de arbeidsmarkt stabiel, zonder krapte of overschot aan personeel. Het aanbod van luchtvaartlogistici vanuit de opleidingen is stabiel en bedraagt structureel zo'n twintig leerlingen per jaar. Alle gediplomeerde luchtvaartlogistici vinden tot nog toe steeds werk in de sector. De huidige trend kent een lage mate van relevantie voor het beroep of BCP. Inhoudelijk heeft het terugvallen van de vraag naar luchtvaartlogistici geen directe invloed op het beroep. Wanneer de trend aanhoudt, is het mogelijk dat verdere afname van het aantal luchtvaartlogistici per bedrijf taakverbreding in de hand werkt.

4.4 Technologie

De trend naar een groter gebruik van schriftelijke communicatie en een afname van mondelinge communicatie is deels in het huidige BCP beschreven. Het BCP geeft aan dat er snelle ontwikkelingen zijn op het gebied van communicatiemiddelen en dat de luchtvaartlogisticus regelmatig met nieuwe systemen moet leren werken. De verdergaande ontwikkeling geeft dan ook geen aanleiding om kerntaken of beroepscompetenties uit het BCP te veranderen.

Het nieuwe systeem voor de inklaring van luchtvracht, SBB Lucht, is een voorbeeld van een nieuw systeem waarmee de luchtvaartlogisticus te maken krijgt en mee moet leren werken. Op het beroep als zodanig zal de implementatie van dit systeem geen dusdanig effect hebben dat een aanpassing in het BCP vereist is.

4.5 Bedrijfsorganisatorisch

Er is een trend naar een lager aantal luchtvaartlogistici per bedrijf geconstateerd, waardoor vermoedelijk taakverbreding optreedt. Het gaat niet om een hoge mate van taakverbreding. Wanneer dit het geval was, zou dit door de stakeholders in de sector zijn opgemerkt. Het BCP van luchtvaartlogisticus is breed. Relatief zijn een groot aantal kerntaken en brede reeks beroepscompetenties beschreven in het BCP. Een verbreding van de taken van een luchtvaartlogisticus kan daardoor gemakkelijk binnen het BCP plaatsvinden. De trend is daardoor op het moment nog niet relevant. Wanneer de trend van taakverbreding zich verder ontwikkelt en zichtbaar wordt in welke mate de taken van beroepsbeoefenaars zich verbreden, kan de ontwikkeling in de toekomst mogelijk gevolgen hebben voor het BCP.

4.6 Internationale ontwikkelingen

Globalisering en verdere uitbreiding en eenwording Europese Unie zorgen voor verdergaande internationalisering van wetgeving, het ontstaan van nieuwe afzetmarkten, verdere toename in de internationale handel, voor fusies van bedrijven en voor meer internationale investeringen. Deze brede trend is al langer dan vijf jaar gaande en raakt aan de eerder genoemde wijzigingen in wet- en regelgeving. De luchtvaartlogisticus heeft met een veranderende context en steeds veranderende regelgeving te maken. De trend ontwikkelt zich langzaam en vergt geen aanpassing van het BCP.

5 Advies over het BCP

5.1 Inleiding

Het beroepscompetentieprofiel beschrijft de beroepspraktijk van een vakvolwassen beroepsbeoefenaar. Het BCP is zo opgesteld dat het duurzaam, flexibel en transparant is. Enerzijds is het BCP robuust en bestand tegen beperkte veranderingen in de beroepspraktijk die over een periode van enkele jaren plaatsvinden. Anderzijds dient het BCP van tijd tot tijd tegen het licht te worden gehouden om ontwikkelingen in de sector en in de beroepsuitoefening waar nodig te kunnen doorvoeren in het profiel. Bij onderhoud aan het BCP kunnen ontwikkelingen in het beroep snel verwerkt worden. De vaste structuur van beroepscompetentieprofielen maakt ze onderling vergelijkbaar en daarmee ook transparant.

Voor het BCP van de luchtvaartlogisticus is een actualiteitsanalyse uitgevoerd om na te gaan of, en zo ja op welke punten, het nodig is om het profiel aan te passen als gevolg van ontwikkelingen in de sector en in het beroep. Hiertoe is desk research verricht, zijn interviews met stakeholders uit de sector gehouden en is ter validatie en beoordeling van de gevonden ontwikkelingen een workshop gehouden. In hoofdstuk drie zijn de gevonden trends en innovaties beschreven. Ook is bepaald in welke mate de trends en innovaties zich in de sector of het beroep voordoen. Het voorgaande hoofdstuk beschrijft de gevolgen voor het BCP. Deze beschrijving vormt de input voor het advies.

5.2 Advies

Hoofdstuk vier laat zien dat er allerlei trends en innovaties spelen die het beroep van luchtvaartlogisticus raken. Veranderingen in wet- en regelgeving, bewegingen op de arbeidsmarkt, technologische innovaties, bedrijfsorganisatorische verschuivingen en internationale ontwikkelingen doen zich voor. De criteria relevantie en representativiteit zijn als kritische filter op de gesignaleerde trends en innovaties geplaatst. Uit het toepassen van dit filter blijkt dat een groot deel van de geconstateerde ontwikkelingen een hoge mate van representativiteit kennen. Veel van de trends en innovaties hebben betrekking op de gehele beroepsgroep of een groot deel ervan. Voor de relevantie ligt dit anders. De kritische beoordeling of de geïnventariseerde trends en innovaties leiden in geen enkel geval tot de conclusie dat er een inhoudelijke noodzaak tot het aanpassen van het BCP is.

Uit deze beoordeling volgt het advies om het beroepscompetentieprofiel inhoudelijk niet te wijzigen. De laatste vijf jaar hebben zich ontwikkelingen in de sector voorgedaan die tot kleine veranderingen in de manier van werken van de luchtvaartlogisticus hebben

geleid. Deze veranderingen zijn evenwel niet van dusdanige invloed op het beroep, de kerntaken en competenties dat een wijziging van het BCP nodig is. Aan de hand van deze rapportage kan de bestaande beschrijving van trends en innovaties in het BCP worden herzien. Een aantal van de genoemde trends en innovaties in het huidige BCP zijn niet meer geheel up-to-date.

Bijlage 1 Lijst van geraadpleegde bronnen en personen

Geïnterviewde personen:

de heer D. Plas (Jetlink);
de heer Moné (ROC van Amsterdam);
de heer R. Gartner (VTL).

Geraadpleegde bronnen:

http://www.iata.org/whatwedo/cargo/standards_procedures/montreal-protocol-4.htm;
<http://www.uitgeverijparis.nl/boeken.php?id=42>;
http://www.russell.nl/Documents/beursbengel_montreal.pdf;
http://www.iata.org/NR/rdonlyres/6AB6DD26-05AE-4C2B-AABE-EA5CF36178C1/0/BCS_Jun06.pdf;
COMMISSION REGULATION (EC) No 831/2006;
<http://www.iata.org/NR/rdonlyres/84158349-7772-4892-86AB-836DE73E0A52/0/IATAAnnualReport2008.pdf>, pag. 30;
Official Journal of the European Union, Regulation (EC) No 622/2003;
Protocol 8104 Binnenlandse luchtvaart t.b.v. NIR 2008, Uitgave maart 2008, 1A3a: CO₂, N₂O, en CH₄ binnenlandse luchtvaart, VROM, Directoraat-Generaal Milieu, Directie Klimaatverandering en Industrie;
<http://www.europa-nu.nl/9353000/1/j9vvh6nf08temv0/vhpskq7xf9ym>;
http://www.douane.nl/zakelijk/veranderingen_wet_regelgeving/;
<http://64.233.183.132/search?q=cache:LriXV6PddfUJ:www.europesefiscalestudies.nl/upload/Harry%2520Mulder.pdf+veiligheidswijziging&hl=nl&ct=clnk&cd=1&gl=nl>;
<http://www.douane.nl/download/333.html>;
http://www.iata.org/NR/rdonlyres/5C57FE77-67FF-499C-A071-4E5E2216D728/0/ATAG_EconomicSocial_Benefits_Air_Transport.pdf.

Bijlage 2 Overzicht van geïnventariseerde trends en innovaties

Wet- en regelgeving

Trend/innovatie

Verdrag van Montreal

Representativiteit

Hoog: relevant voor alle luchtvaartlogistici

Omschrijving ontwikkeling

Het Verdrag van Montreal is in november 2003 in werking getreden en bouwt voort op de aansprakelijkheidsregeling van het Verdrag van Warschau. Het is het nieuwste verdrag op het gebied van internationale luchtvaart aansprakelijkheid. Deels zijn reeds bestaande praktijken in het Verdrag vastgelegd. Daarnaast zijn er een aantal nieuwe punten met betrekking tot aansprakelijkheid en schadebedragen opgenomen. Vooralsnog is het verdrag onderdeel van het Warschau-systeem en onderdeel van de vele variaties van het toepasselijk aansprakelijkheidsregime, wat afhangt van de landen waartussen wordt gevlogen. Doel van het verdrag is het moderniseren en (uiteindelijk) vervangen van het Warschau-systeem. Dit laatste doel zal echter pas bereikt worden als alle internationale luchtvaartstaten het verdrag ratificeren.

Relevantie

Laag: Geen noodzaak om BCP te wijzigen

Gevolgen voor BCP

Geen

Bron(nen)

De heer D. Plas; http://www.iata.org/whatwedo/cargo/standards_procedures/montreal-protocol-4.htm; <http://www.uitgeverijparis.nl/boeken.php?id=42>;
http://www.russell.nl/Documents/beursbengel_montreal.pdf

Wet- en regelgeving

Trend/innovatie

Fuel surcharge/ brandstof toeslag

Representativiteit

Hoog: relevant voor alle luchtvaartlogistici

Omschrijving ontwikkeling

Deze variabele toeslag op de vrachtprijs is bedoeld om verhoogde kosten van brandstof te compenseren.

Relevantie

Laag: luchtvaartlogisticus dient hier kennis van te hebben, maar de ontwikkeling is niet van invloed op het beroep of BCP

Gevolgen voor BCP

Geen

Bron(nen)

De heer D. Plas; http://www.iata.org/NR/rdonlyres/6AB6DD26-05AE-4C2B-AABE-EA5CF36178C1/0/BCS_Jun06.pdf

Wet- en regelgeving

Trend/innovatie

Security surcharge

Representativiteit

Hoog: relevant voor alle luchtvaartlogistici

Omschrijving ontwikkeling

Deze toeslag dient om toegenomen veiligheidskosten en hogere verzekeringspremies te neutraliseren. De Airport Security Charge is in 2002 ingevoerd. Controle- en beveiligingswerkzaamheden worden middels de toeslag doorbelast aan de klant.

Relevantie

Laag: luchtvaartlogisticus dient hier kennis van te hebben, maar de ontwikkeling is niet van invloed op het beroep of BCP

Gevolgen voor BCP

Geen

Bron(nen)

De heer D. Plas; de heer Moné; COMMISSION REGULATION (EC) No 831/2006;
<http://www.iata.org/NR/rdonlyres/84158349-7772-4892-86AB-836DE73E0A52/0/IATAAnnualReport2008.pdf>, pagina 30

Wet- en regelgeving

Trend/innovatie

EC Regulation No 831 / 2006

Representativiteit

Hoog: Luchtvaartlogisticus dient hier kennis van te hebben

Omschrijving ontwikkeling

Een vrachtvervoerder mag alleen vracht aannemen van 'known shippers' ofwel erkende agenten. De regeling is bedoeld om een gemeenschappelijk veiligheidsstandaard in de Europese Unie te realiseren.

Relevantie

Laag: luchtvaartlogisticus dient hier kennis van te hebben, maar de ontwikkeling is niet van invloed op het beroep of BCP

Gevolgen voor BCP

Geen

Bron(nen)

De heer D. Plas; Official Journal of the European Union, Regulation (EC) No 622/2003

Wet- en regelgeving

Trend/innovatie

Verplichting Kyoto protocol voor Nederland

Representativiteit

Hoog: Luchtvaartlogisticus dient hier kennis van te hebben

Omschrijving ontwikkeling

Nederland is in het kader van het Kyoto Protocol verplicht om de emissie van broeikasgassen in de periode 2008-2012 met 6 procent te reduceren ten opzichte van het basisjaar 1990 (voor gefluoriseerde gassen is het basisjaar 1995). Eind juni 2008 hebben de EU-lidstaten besloten om de luchtvaartmaatschappijen op te nemen in het systeem voor de handel in emissierechten (ETS). Het Europees Parlement heeft hier begin juli 2008 mee ingestemd. Vanaf 2012 worden maatschappijen aangeslagen voor de uitstoot van CO₂ van hun toestellen.

Relevantie

Laag: niet van invloed op BCP

Gevolgen voor BCP

Geen

Bron(nen)

Protocol 8104 Binnenlandse luchtvaart t.b.v. NIR 2008, Uitgave maart 2008, 1A3a: CO₂, N₂O, en CH₄ binnenlandse luchtvaart, VROM, Directoraat-Generaal Milieu, Directie Klimaatverandering en Industrie; <http://www.europa-nu.nl/9353000/1/j9vvh6nf08temv0/vhpskq7xf9ym>

Wet- en regelgeving

Trend/innovatie

Douanewetgeving (per 1 juli 2009)

Representativiteit

Hoog: Luchtvaartlogisticus dient hier kennis van te hebben

Omschrijving ontwikkeling

De Europese Unie heeft in de afgelopen jaren de wetgeving op douanegebied, zoals die is vastgelegd in het Communautair Douanewetboek, aangepast. De komende jaren volgen nog de nodige aanpassingen. Een belangrijke wijziging is de 'veiligheidswijziging'. Deze leidt tot een tweetal nieuwe procedures bij export van goederen.

Relevantie

Laag: Aanpassing van de wet is niet van invloed op BCP

Gevolgen voor BCP

Geen

Bron(nen)

http://www.douane.nl/zakelijk/veranderingen_wet_regelgeving/;

<http://64.233.183.132/search?q=cache:LriXV6PddfUJ:www.europesefiscalestudies.nl/upload/Harry%2520Mulder.pdf+veiligheidswijziging&hl=nl&ct=clnk&cd=1&gl=nl>; Dhr. R. Gartner (VTL)

Arbeidsmarkt

Trend / innovatie

Stabiele instroom vanuit opleiding

Representativiteit

Laag

Omschrijving ontwikkeling

Er is een stabiele, structurele instroom vanuit de opleiding van ongeveer twintig leerlingen per jaar. Alle gediplomeerde luchtvaartlogistici vinden werk in de sector.

Relevantie

Laag: niet van invloed op BCP

Gevolgen voor BCP

Geen

Bron(nen)

De heer Moné; De heer D. Plas

Technologie

Trend/innovatie

Veranderende communicatiemiddelen

Representativiteit

Hoog: relevant voor alle luchtvaartlogistici

Omschrijving ontwikkeling

Luchtvaartlogistici maken veelvuldig gebruik van email en internet in hun werk. Er is een trend van mondelinge communicatie in het beroep naar meer gebruik van schriftelijke communicatie. In plaats van de telefoon zijn email en internet belangrijker geworden als communicatiemiddel.

Relevantie

Laag: deze ontwikkeling is in het huidige BCP afdoende beschreven

Gevolgen voor BCP

Geen

Bron(nen)

De heer Moné

Technologie

Trend/innovatie

Nieuw systeem voor inklaring van luchtvracht

Representativiteit

Hoog: relevant voor alle luchtvaartlogistici

Omschrijving ontwikkeling

Vanaf 2008 maakt de luchtvaart gebruik van het SBB Lucht systeem (Sagitta Binnenbrengen Lucht), wat eerder in de zeevaart is ingevoerd. In dit systeem worden onder meer de aangiften behandeld van binnenkomende vervoermiddelen en hun lading. Het systeem ondersteunt het proces binnenbrengen van vervoermiddelen en hun goederen in de luchthavens.

Relevantie

Gemiddeld: luchtvaartlogisticus moet kunnen werken met een geautomatiseerd systeem

Gevolgen voor BCP

Geen

Bron(nen)

<http://www.douane.nl/download/333.html>

Bedrijfsorganisatorisch

Trend/innovatie

Taakverbreding

Representativiteit

Hoog: relevant voor groot deel van de beroepsgroep

Omschrijving ontwikkeling

Door afname van het aantal luchtvaartlogistici per bedrijf treedt vermoedelijk taakverbreding op

Relevantie

Laag: De beschrijving van het beroep in het huidige BCP omvat al een breed aantal taken en competenties

Gevolgen voor BCP

Geen

Bron(nen)

De heer Moné

Internationale ontwikkelingen

Trend/innovatie

Globalisering en verdere eenwording Europese Unie

Representativiteit

Hoog: relevant voor alle luchtvaartlogistici

Omschrijving ontwikkeling

Globalisering en verdere eenwording Europese Unie zorgen voor verdergaande internationalisering van wetgeving, het ontstaan van nieuwe afzetmarkten, verdere toename in de internationale handel, voor fusies van bedrijven en voor meer internationale investeringen.

Relevantie

Laag: Deze trend wordt reeds in BCP beschreven

Gevolgen voor BCP

Geen

Bron(nen)

<http://www.iata.org/NR/rdonlyres/5C57FE77-67FF-499C-A071->