

Actualiteitsanalyse Beroepscompetentieprofiel Aviation Operations Officer

Opdrachtgever: VTL

ECORYS

Karel Kans

Rotterdam, 29 juni 2011

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

1 Actualisatie BCP's

1.1 Inleiding

In opdracht van VTL heeft ECORYS een actualiteitsanalyse uitgevoerd voor het beroepscompetentieprofiel (BCP) Aviation Operations Officer. Voor 5 thema's is nagegaan of zich ontwikkelingen hebben voorgedaan die een aanpassing van het BCP noodzakelijk maken. De thema's zijn:

- Wet- en regelgeving.
- Arbeidsmarkt.
- Technologie.
- Bedrijfsorganisatorische of bedrijfseconomische ontwikkelingen.
- Internationale ontwikkelingen.

1.2 Onderzoeksaanpak

De actualiteitsanalyse is uitgevoerd middels desk research waarin openbare bronnen zijn geraadpleegd, zoals informatie van nationale en internationale sectororganisaties (werkgevers- en werknemersverenigingen), wet- en regelgeving en branchespecifieke arbeidsmarktonderzoek.

Voor het BCP Aviation Operations Officer heeft geen rondetafelbijeenkomst plaatsgevonden met vertegenwoordigers uit de sector, zoals bij andere actualiteitsanalyses wel is gebeurd. Experts uit de sector zijn verzocht de geïnventariseerde ontwikkelingen kritisch te bekijken en bij iedere ontwikkelingen aan te geven of deze herkenbaar is, relevant is voor de beroepsinhoud en representatief is voor sector.

Relevantie: bij relevantie gaat het erom te bepalen of er op basis van de geconstateerde trend of innovatie een inhoudelijk noodzaak is om de kerntaak, kernopgave of beroepscompetentie te wijzigen.

Representativiteit: bij representativiteit gaat het erom te bepalen in welke mate de geconstateerde trend of innovatie zich in de sector of het beroep voordoet en in hoeverre een verandering van het BCP gerechtvaardigd is. Immers, een (technologische) innovatie kan ingrijpende gevolgen hebben voor een beroep, maar wanneer de innovatie zich beperkt tot een klein aantal bedrijven, dan is voorzichtigheid met aanpassing van het BCP op zijn plaats.

Dit document toont de resultaten van de desk research die voor deze sector is uitgevoerd. Er is gebruik gemaakt van onder andere de volgende bronnen:

1. Huidig BCP.
2. Oplegnotities passagier- en cabinemedewerker en advies aanpassing cabinemedewerker (VTL/Ecorys).
3. Informatie Rijksoverheid en Europese Unie
4. Eurocontrol
5. Kranten
6. Beroepsverenigingen en vakbonden (VNV Dalpa, FNV Bondgenoten – Burgerluchtvaart)

Feedback op de desk research is ontvangen van Judith van Kollenborg (VTL).

Tabel 1.1 Overzicht rondetafelbijeenkomsten

Sector	BCP's	Benaderde partijen	Deelnemers
Luchtvaart	Aviation Operations Officer	-	-

1.3 Geïnterpreteerde ontwikkelingen en gevolgen voor het BCP

Tabel 1.2 Overzicht van geïnterpreteerde ontwikkelingen en eventuele gevolgen voor het BCP per toetsingscriterium

Toetsingscriteria	Ontwikkelingen / trends / innovaties	Ontwikkelingen herkenbaar? j/n	Relevant voor beroepsinhoud? j/n	Representatief voor de sector? j/n
Wet- en regelgeving	<p>1. In het BCP wordt melding gemaakt van de Europese discussie over het samenvoegen van de locale/nationale luchtruimen één groot Europees luchtruim. In maart 2009 heeft de Europese Commissie besloten dat Europa in 2012 9 zogenaamde Functionele Airspace Blocks (FABs) moet hebben. Deze FABs vervangen de 27 luchtruimblokken die er nu nog zijn en die zijn gebaseerd op de landsgrenzen. Door het instellen van 9 luchtruimblokken (2012) kunnen vliegtuigen efficiënter vliegen. Vliegroutes worden hierdoor korter. Hierdoor zal de vliegtijd verminderen, worden de kosten van het vliegen lager en zullen vliegtuigen minder CO2 uitstoten. Daarnaast zijn er minder overdrachten nodig tussen de luchtverkeersleiders, waardoor de luchtverkeersleiding effectiever kan worden ingezet. Hiervan werd een grote invloed verwacht op alle regelgeving binnen de Nederlandse luchtvaartsector en dus ook voor de Aviation Operations Officer.</p>	-	Ja	Ja
	<p>2. De Europese Hof heeft besloten dat luchtvaartmaatschappijen schadevergoedingen moeten gaan betalen aan vertraagde passagier. Dit zal ervoor zorgen dat er nog meer druk ligt op de AOO om ervoor te zorgen dat vliegtuigen op tijd en zo effectief mogelijk naar hun bestemming vertrekken/vliegen. Niet alle factoren die leiden tot vertragingen liggen binnen de macht van de AOO.</p>	Ja	Ja	ja
	<p>3. Veiligheidsmaatregelen worden om verschillende redenen, waaronder terrorismedreiging, steeds strenger. Dit is onder andere terug te zien bij de controle van passagiers hun papieren en bagage (vooral bij vluchten naar de VS).</p>	Ja	Ja	Ja

Toetsingscriteria	Ontwikkelingen / trends / innovaties	Ontwikkelingen herkenbaar? j/n	Relevant voor beroepsinhoud? j/n	Representatief voor de sector? j/n
	4. Als gevolg van strengere regelgeving en veiligheid en extra controles neemt de capaciteit van de luchthaven ten aanzien van het in- en uitstapproces af. Bepaalde doorgangen zijn nu bijvoorbeeld afgesloten.	Nee	Onbekend	Onbekend
	5. Momenteel komt 2% van de door de mens veroorzaakte CO2 uitstoot aan broeikasgassen voor rekening van de luchtvaart. Dat percentage dreigt zonder ingrijpen op te lopen. Naast maatregelen als vlootvernieuwing, operationele maatregelen en een efficiëntere Europese luchtverkeersleiding, zal de beoogde reductie op lange termijn vooral van technologische verbeteringen waaronder ook alternatieve brandstoffen moeten komen die het fossiele brandstofverbruik verder terugdringen. Op korte termijn zijn de effecten van vlootvernieuwing en technische verbeteringen echter zeer beperkt. De EU heeft besloten om de Europese luchtvaart binnen enkele jaren (2012) onder de werking van het systeem voor verhandelbare emissierechten (ETS) te brengen. In hoeverre speelt in de beroepsuitoefening van de AOO beperking van de CO2 uitstoot een rol? Invloed op het werk van de AOO is waarschijnlijk beperkt. Zij bepalen niet de type brandstoffen. De vliegtuigen zitten op lijndiensten niet altijd vol, maar vliegen wel, dat is ook niet aan de AOO.	Ja	Nee	ja
	6. Europese regelgeving met betrekking tot werk- en rusttijden.	Ja	Ja	ja
	7. Overig: geen	-	-	-

Toetsingscriteria	Ontwikkelingen / trends / innovaties	Ontwikkelingen herkenbaar? j/n	Relevant voor beroepsinhoud? j/n	Representatief voor de sector? j/n
Arbeidsmarkt	<p>8. Een toenemend aandeel van het Europese luchtvervoer komt voor rekening van de low cost carriers. Low cost carriers vliegen voor een groot deel vanaf secundaire luchthavens waardoor de groei van intra-Europees verkeer op secundaire luchthavens hoger ligt dan op primaire luchthavens. Hierdoor zullen ook op secundaire luchthavens meer AOOs nodig zijn.</p> <p>De vraag naar personeel op die luchthavens valt mee. Ook voor de afhandeling zijn weinig LVD stageplaatsen. In Nederland is de groei nog mondjesmaat op de secundaire luchthavens.</p> <p>De complexiteit van het werk van de AOO neemt niet toe, dat is op kleinere luchthavens juist minder.</p>	Ja	Nee	Nee
	<p>9. Nederlandse luchtvaartmaatschappijen en de luchtmacht moeten de komende jaren mogelijk vechten om nieuwe piloten. Nu de economie wereldwijd aantrekt en maatschappijen massaal nieuwe vliegtuigen bestellen stijgt de vraag naar nieuwe vliegers explosief.</p> <p>Een toenemende vraag naar AOOs wordt niet herkend?</p>	Nee	Nee	Nee
	<p>10. Ten gevolge van de toegenomen concurrentie worden meer stagiairs ingezet en wordt meer met flexcontracten gewerkt.</p>	Nee	Nee	Nee
	<p>11. Veranderingen in de werktijden, meer flexibele inzet.</p>	Nee	Nee	Nee

Toetsingscriteria	Ontwikkelingen / trends / innovaties	Ontwikkelingen herkenbaar? j/n	Relevant voor beroepsinhoud? j/n	Representatief voor de sector? j/n
	<p>12. Veranderingen in het aanbod op de arbeidsmarkt. Nieuwe krachten:</p> <ul style="list-style-type: none"> • zijn jonger • zijn minder gemotiveerd, gedisciplineerd, verantwoordelijk • communiceren anders • missen kennis, m.n. talenkennis t.g.v. lesuitval en niveau van de leerling • zijn flexibeler in het werken met meerdere systemen en het aanleren van nieuwe systemen <p>Beroepsinhoud blijft dezelfde eisen stellen, inhoud opleiding moet niet worden aangepast aan het niveau van de leerling, maar gebaseerd zijn op het niveau van het beroep.</p>	Ja	Nee	Ja
	13. Het omgaan met cultuurverschillen wordt belangrijker.	Nee	Nee	nee
	14. Overig: geen	-	-	-
Technologie	15. Het gebruik van computer en communicatieapparatuur is op een modern vliegveld niet meer weg te denken. AOO heeft hiermee altijd al te maken gehad. Er is steeds makkelijker contact op afstand mogelijk, zaken worden sneller en geavanceerder. Mede lettend op de voortdurende innovatie op beide gebieden zal de AOO daarin continue de nieuwste trends moeten volgen.	Ja	Nee	Nee
	16. Bijscholing gedurende de loopbaan zal onmisbaar blijken.	Ja	Nee	Nee
	17. Systemen worden eenvoudiger in het gebruik	Nee	Nee	Nee
	18. Door toegenomen drukte wordt het werk complexer	Ja	Nee	Nee
	19. Overig: geen	-	-	-
Bedrijfsorganisatorisch en bedrijfseconomisch	20. Door fusies en samenwerkingsverbanden lijkt het aannemelijk dat de functies, waarin de AOO werkzaam is, specialistischer worden.	Nee	Nee	Nee
	21. Bedrijfsprocessen worden steeds doelmatiger en efficiënter ingericht, waarbij bedrijfsprocessen verder worden geautomatiseerd/gedigitaliseerd.	Ja	Nee	Nee

Toetsingscriteria	Ontwikkelingen / trends / innovaties	Ontwikkelingen herkenbaar? j/n	Relevant voor beroepsinhoud? j/n	Representatief voor de sector? j/n
	22. In de periode 2000-2010 is het aantal vluchten in het Europese luchtruim met ruim 50 procent toegenomen tot bijna 8,5 miljoen per jaar, met pieken van maximaal 28.000 vluchten per dag. Volgens Eurocontrol zullen deze cijfers in de jaren tot 2020 nog verdubbelen.	Onbekend	Nee	Nee
	23. Meer commerciële activiteiten op de luchthaven.	Ja	Nee	Nee
	24. Overig: geen	-	-	-
Internationale ontwikkelingen	25. O.a. Single European Sky (zie wet- en regelgeving).			
	26. Fusies, overnames en allianties tussen luchtvaartmaatschappijen vereisen een grotere flexibiliteit.	Ja	Nee	Nee
	27. Overig: geen	-	-	-
Go / no go beslissing over verdere verdiepende analyse:				No go

Experts in de sector zijn gevraagd te reageren op de resultaten van de desk research. Vanuit de bedrijven in de sector zijn hierop geen reacties gekomen. Representativiteit van de ontwikkelingen is daarom niet vast stellen. Gezien beperkte inbreng vanuit de sector adviseert Ecorys om geen aanvullend onderzoek uit te voeren. De verwachting is dat het verkrijgen van medewerking uit de sector een probleem zal zijn.

Verbeteringen die in het BCP kunnen worden doorgevoerd zonder aanvullend onderzoek:

- Op p. 3 wordt gesproken over (BCP Schipper/Machinist beperkt werkgebied. Dit moet zijn: (BCP) Aviation Operations Officer.
- p. 7: al. Bepaald = bepaalt (ook elders in document). Begeleid = begeleidt (3x op p. 7, ook elders in document).
- p. 8. datdit = dat dit
- p. 11, KT 3, Proces: verzamelt = verzameld. Complexiteit: vertaalt = vertaald