

Schiphol/Oude Meer, 10 November 2023

Onderwerp: Instructeur als zelfstandige en de voorgestelde wetswijzigingen.

CAE beweegt zich als onderneming in de luchtvaart trainingen welke voor het overgrote deel gereguleerd zijn door de geldende EASA-luchtvaart wet- en regelgeving.

Meer specifiek houdt CAE zich bezig met het faciliteren van vliegtuig simulatoren en de daarbij behorende dienstverlening. In de wereld van luchtvaart staat training gelijk aan veiligheid waardoor er hoge eisen gesteld worden aan de mensen (instructeurs) en apparatuur (simulatoren) die daarbij worden ingezet.

Bij CAE is 75-80% dry training waarbij louter simulator uren worden geleverd. Deze uren worden door de luchtvaartmaatschappij aangewend om zelf in de training van haar bemanningen te voorzien op basis van haar eigen trainingsprogramma's. Airlines boeken al maanden van tevoren hun simulator uren in bij CAE op basis van beschikbaarheid van de simulator.

Een andere activiteit is wet lease training waarbij CAE niet alleen de simulator levert maar ook een training programma en instructeurs. Luchtvaartmaatschappijen hebben binnen hun eigen gelederen personeel om de noodzakelijke interne training te kunnen uitvoeren. Daarbuiten bestaan er ondernemingen zoals CAE die de maatschappij kunnen assisteren wanneer de hoeveelheid trainingen haar eigen capaciteit overstijgen. Denk daarbij aan het toevoegen van vliegtuigen aan de vloot (en er dus extra crew nodig is die opgeleid moet worden), vlootverandering (ieder type luchtvaartuig heeft zijn eigen training, examinering en licensering) of het opleiden van nieuw personeel

Dergelijke trainingen worden veelal op korte termijn ingepland rondom de geplande dry uren die vaak al ruim van tevoren worden gepland. De hoeveelheid wet training is nauwelijks te voorspellen en vereist dus een grote mate van flexibiliteit. Daarom heeft CAE een beperkt aantal instructeurs in dienst, die vaak ook ander werk doen dan instructie geven, naast een grotere groep van freelancers. Om dit te visualiseren moet een zich een groot scherm met alle dagen van het jaar voor stellen. Al snel worden willekeurig dagen afgestreept door de maatschappijen voor dry training. Slechts de resterende gaten blijven over voor CAE om wet training in te plannen en vervolgens daar instructeurs bij te zoeken.

CAE is al jaren bezig met de problematiek rondom de schijnzelfstandigheid van haar instructeurs en heeft kennisgenomen van het nieuwe wetsvoorstel maar stelt vast dat de nieuwe benadering niet of nauwelijks meer duidelijkheid verschaft, althans niet voor CAE

De luchtvaartbranche heeft heel wat speciale omstandigheden die vastliggen in internationale luchtvaart regelgeving die de toepassing van de voorgestelde wetsbepalingen niet ondersteunt. Daarbij betalen wij onze instructeurs uurtarieven die niet passen in een wereld waarin mensen mogelijk worden uitgebuit.

Om die speciale wereld verder te illustreren zal ik kort ingaan op de uitleg van de diverse elementen die in het wetsvoorstel zijn gepubliceerd zoals “gezag” in de definitie van de arbeidsovereenkomst.

- (i) Het verschaffen van werkinhoudelijke instructies.
- (ii) De instructeur en inbedding in de organisatie van de opdrachtgever
- (iii) Dienstverlening voor eigen rekening en risico

Het verschaffen van werkinhoudelijke instructies

Een vlieginstructeur is gehouden om het programma te volgen. Dat programma vindt zijn oorsprong in de EASA wet- en regelgeving en in de dwingende advisering van de vliegtuigfabrikant omtrent hoe er voor een bepaald type vliegtuig zou moeten worden getraind. Die beide componenten worden vastgelegd in een curriculum, waarbij CAE ervoor zorgt dat de frequentie van oefeningen en de volgorde van die oefeningen ertoe leiden dat een piloot in opleiding daarmee binnen dat door CAE vastgestelde programma kan voldoen aan de kwalificatie eisen die worden getoetst in het kwalificatie examen. Een programma wordt dan door de luchtvaartautoriteit getoetst en goedgekeurd, waarmee het te doorlopen programma is vastgesteld.

De instructeur wordt vervolgens ingehuurd om delen van dat programma uit te voeren waarbij in het programma verloop er meerdere instructeur worden ingezet.

Bij het rekruteren van instructeurs wordt naast de vereiste licentie en de mate van ervaring nadrukkelijk gekeken naar de volgende competenties:

- Communicatie skills
- Teaching skills
- Style adaptability

Die competenties zijn voor CAE erg belangrijk. Er is namelijk maar één goedgekeurd programma en daarmee moet de instructeur niet alleen een ervaren captain kunnen trainen maar ook iemand net komend van een ab-initio vliegschool welke voor het eerst in een dergelijk vliegtuigtype moet worden getraind. Dit geeft ook aan dat de instructeur een hele eigen en zelfstandige verantwoordelijkheid heeft. CAE vertelt hem niet hoe hij dat moet aanpakken.

Dus een instructeur geeft niet zomaar een lesje naar eigen believen. De luchtvaart wet- en regelgeving zijn veelomvattend en soms kortweg directief, wat niet veel ruimte overlaat om zelfstandigheid te tonen en te beargumenteren. Maar buiten dat kader is een training nog steeds een persoonlijke inzet van een instructeur sturend op een actie van een andere individu (een piloot) en dus maatwerk. Een instructeur mag ook alleen maar training geven als hij door de luchtvaartautoriteit daarvoor is gelicenseerd en gelicenseerd blijft. Het gaat dus om professionals die geen sturing behoeven van een organisatie als CAE in hoe ze training moeten geven. CAE bemoeit zich daar niet mee, tenzij er een klacht zou komen van een trainee. En dan nog is de rol van CAE gelegen in haar wettelijke verplichting tot kwaliteitsborging.

Veel van de instructeurs bekleden ook nog een rol als examiner, een officiële rol waarbij de “license issuing authority” wordt gerepresenteerd. CAE heeft geen zeggenschap over het afnemen van het kwalificatie examen.

(ii)

De instructeur en inbedding in de organisatie.

Om les te kunnen geven dient de instructeur gekwalificeerd te zijn en een onderdeel van die kwalificatie is dat men piloot moet zijn (actief) of zijn geweest.

CAE heeft zelf maar beperkt personeel in dienst die de rol van instructeur kan invullen. Een groter aantal op de loonlijst zou leiden tot veel te hoge kosten, omdat zoals hierboven gesteld niet is te voorspellen hoeveel en met name wanneer luchtvaartmaatschappijen CAE-instructeurs nodig hebben voor wet training. In bepaalde mate is dat natuurlijk wel mogelijk en vandaar de enkele vaste instructeurs in dienst op reguliere werkdagen en tijden. Maar het overgrote deel is niet voorspelbaar en moet worden ingevuld door ‘freelancers’. Ook omdat er 24/7 en 365 dagen per jaar getraind wordt.

Deze groep bestaat uit gepensioneerden, piloten met een medische aandoening die hen belet om als actieve piloot aan de slag te kunnen en actieve (parttime) piloten die instructie leveren. Immers veel van de actieve piloten binnen de luchtvaartmaatschappijen zijn ook instructeur bij die maatschappij voor interne trainingen. Met deze wisselende samenstelling wordt gestreefd naar een instructeursgroep met over het geheel genomen voldoende

beschikbaarheid, die kan worden ingezet om de ad hoc vraag in te vullen met relevante actuele ervaring van de huidige vliegtuig operatie.

Daarmee zou kunnen worden beweerd dat de instructeurs en hun werk zijn ingebed in de training organisatie van CAE maar dat is wel heel kort door de bocht, zonder te kijken naar de specifieke kenmerken van die organisatie en het werk. Dit criterium is dan ook volgens CAE niet te hanteren in onze business.

Daar komt bij dat een groot aantal freelance instructeurs een vast baan heeft bijvoorbeeld bij de een maatschappij ABC. Het arbeidscontract bij ABC laat wel toe dat de piloot als free-lancer nevenwerkzaamheden verricht als instructeur. Daar profiteert ABC ook van in relatie met haar eigen interne trainingsbehoefte. Immers door het nevenwerk krijgt de instructeur alleen maar meer ervaring. Maar dat contract staat niet toe dat ze in tweede arbeidsrelatie aangaan met CAE. Hier speelt bij ABC ook de zorg omtrent het voldoen aan de rusttijdenregelgeving. Indien de nieuwe wetgeving zou noodzaken tot het kwalificeren van free-lance instructeurs als werknemers, valt er zeer waarschijnlijk een grote groep instructeurs weg.

(iii)

Eigen rekening en risico

Freelancers worden veelal via het netwerk van de trainingsorganisatie (bijv. relatie met klanten/luchtvaart- maatschappijen) benaderd, waarna wordt onderzocht of ze voldoen aan alle eisen die worden gesteld in de EASA-luchtvaart regelgeving.

Bovendien wordt vastgesteld voor hoeveel uren CAE periodiek behoefte heeft aan freelancediensten en of en in hoeverre de instructeur kan en bereid is die diensten te leveren.

In de bedrijfsvoering worden de freelance instructeurs beschouwd als leverancier waarbij voor CAE een KvK inschrijving en BTW-nummer vereisten zijn.

Met de instructeur wordt een overeenkomst van opdracht gesloten, altijd voor een bepaalde tijd (maximaal 1 jaar). Het betreft een raamovereenkomst voor instructiediensten. Afhankelijk van de behoefte van CAE wordt in overleg tussen de instructeur en de planningsafdeling bepaald wanneer en waar hij/zij instructie kan geven.

Zodra een raamovereenkomst getekend is, worden de gegevens vrijgegeven aan de planningsafdeling, die in overleg met de instructeur de inzet bepaalt voor trainingen. Een voorstel wordt gedaan aan de instructeur en wanneer deze na verschillende iteraties de

opdracht aanvaardt, wordt dit bevestigd in een inroosteringschema. Dat schema wordt aangehecht aan (en dus onderdeel van) het raamcontract en behelst de eigenlijke opdracht.

De werkelijke verbintenis komt dan ook pas tot stand wanneer partijen overeenkomen dat er een specifieke opdracht dient te worden uitgevoerd.

Instructeur wordt betaald per uur of per trainingssessie, die hij/zij verzorgt en stuurt CAE een rekening met BTW. Andere kosten zoals reis en verblijfkosten worden niet vergoed.

Mocht een klant van CAE de training annuleren, dan krijgt (tenzij heel kort dag) de zzp instructeur niet betaald. Bovendien is de zzp instructeur zelf verantwoordelijk voor (de kosten van) de verlenging van zijn instructeurslicentie.

Samengevat:

- Bedrijven en zo ook CAE hebben zich ingericht binnen een kader van wettelijke sector spelregels (Europese luchtvaart regelgeving) waardoor het erg moeilijk is om aan deze nieuwe wetswijziging te kunnen voldoen.
- CAE heeft zich ontwikkeld om een nichemarkt te bedienen waarbij alle gelijksoortige bedrijven internationaal hetzelfde model handteren. Het niet meer kunnen werken met een flexibele schil zal de dienstverlening in Nederland onmogelijk maken en naar het buitenland doen verplaatsen.
- Luchtvaart training is instrumenteel voor de vliegveiligheid en vereist de beschikbaarheid van ervaren professionals, actief in de luchtvaart, om die noodzakelijke training te kunnen leveren.
- Het in dienst nemen van een groep instructeurs is problematisch vanwege de hoge kosten en de onzekere training behoefte wat tot een ontoelaatbare inefficiëntie zal leiden, tegelijkertijd verliest deze groep instructeurs welke niet meer betrokken is in de actieve luchtvaart relevantie van de actuele ontwikkelingen. En aangezien training gelijk staat aan veiligheid is die relevantie essentieel.
- Betalingen voor geleverde diensten zijn van een dergelijk niveau dat er van misbruik door de werkgever geen sprake kan zijn.

Met vriendelijke groet,

H.L. Appelo
CAE Center Amsterdam