

DECLARATION DE RICHARD JOHNSEN

Je soussigné, Richard Johnsen, suis âgé de plus de 18 ans et déclare ce qui suit :

1. Je suis ancien mécanicien de maintenance des avions et des bâtiments chez United Airlines, Inc. J'ai commencé ma carrière chez United Airlines à San Francisco, en Californie, en tant qu'aide-mécanicien en 1988. À l'époque, l'Association internationale des machinistes et des travailleurs et travailleuses de l'aérospatiale ("AIM") représentait les mécaniciens de United et j'ai adhéré à l'AIM en novembre 1988.
2. Je suis devenu mécanicien chez United Airlines en 1990 et j'ai exercé cette fonction jusqu'en juillet 2001, date à laquelle j'ai été engagé par l'AIM en tant que représentant spécial.
3. Entre 1990 et 2001, j'ai occupé de nombreuses fonctions syndicales au sein de l'AIM au niveau de la section locale et au niveau du district, notamment celles de délégué syndical, de membre du comité (où j'étais chargé de représenter plus de 2 000 mécaniciens de la base de maintenance de San Francisco), de fiduciaire de la loge du district 141M, de vice-président de la loge du district 141M de l'AIM et d'assistant du président général.
4. En mai 2021, je suis devenu vice-président général de l'AIM pour le territoire du transport aérien aux États-Unis et ses territoires. Le territoire du transport aérien représente environ 100 000 travailleurs du transport aérien aux États-Unis et ses territoires, y compris les mécaniciens d'Hawaiian Airlines et d'American Airlines.
5. J'ai été représentant de la Grande Loge de l'AIM en 2003 lorsque l'AMFA a attaqué l'AIM chez United Airlines. J'étais chargé de représenter l'AIM à San Francisco lors de ce raid.
6. En juillet 2003, au moment où l'AMFA a fait un raid sur l'AIM chez United Airlines, l'AIM représentait 13 144 employés du métier ou de la classe des mécaniciens et assimilés chez United Airlines, Inc. Voir United Airlines, Inc. 30 NMB 427 (2003).
7. Au 1er avril 2008, AMFA avait décimé l'unité de négociation en autorisant une sous-traitance rampante et en acceptant de renoncer à bon nombre des protections de la sécurité de l'emploi que l'AIM avait obtenues. En un peu plus de quatre (4) ans, l'AMFA a perdu près de 5 000 bons emplois de mécaniciens et autres emplois connexes chez United Airlines.
8. Les mécaniciens et travailleurs assimilés de United Airlines étaient tellement insatisfaits de la représentation de l'AMFA qu'ils ont cherché à se faire représenter par les Teamsters. Selon les archives du National Mediation Board, au moment de l'élection des Teamsters à l'AMFA, il ne restait plus que 8 631 employés. United Airlines, Inc. 35 NMB 125 (2008).
9. Les mécaniciens insatisfaits de United Airlines ont rapidement décertifié l'AMFA en moins de cinq (5) ans, en partie parce que l'AMFA avait perdu près de 5 000 emplois de mécaniciens et assimilés chez United.
10. La destruction par l'AMFA d'emplois de mécaniciens syndiqués bien rémunérés s'est déroulée de la même manière chez Northwest Airlines.
11. Le 20 novembre 1998, une élection a eu lieu entre l'AIM et l'AMFA chez Northwest Airlines. À l'époque, il y avait 9 504 emplois syndiqués bien rémunérés de mécaniciens et de travailleurs connexes. Northwest Airlines, Inc. 26 NMB 269 (1998).
12. L'AMFA a de nouveau rapidement perdu près de la moitié de ses effectifs, ce qui a permis à Northwest d'externaliser les emplois de mécaniciens et assimilés et, en août 2005, il ne restait plus qu'environ 5 400 mécaniciens, selon un article de Marketwatch. « Union talks lift Northwest Airlines » Marketwatch, publié le 18 août 2005 Par August Cole.
13. L'AMFA a ensuite emmené les mécaniciens et les employés assimilés restants, gravement affaiblis, en grève chez Northwest. Je pense que cela a été fait sans permettre aux mécaniciens eux-mêmes de voter sur l'opportunité de faire la grève ou pas.

14. Northwest a facilement brisé le syndicat et le 26 février 2009, à la suite d'une grève désastreuse chez Northwest Airlines, l'AMFA a révoqué sa certification et s'est éloignée des mécaniciens et des employés connexes de Northwest Airlines, les laissant sans syndicat, avec des milliers d'emplois perdus et sans personne pour les défendre lors de la fusion avec Delta Airlines. Northwest Airlines, 36 NMB 84 (2009).
15. En moins de dix ans de représentation par l'AMFA, les mécaniciens de Northwest Airlines ont perdu toute représentation syndicale.
16. L'AIM n'a jamais, pas une seule fois, abandonné une unité de négociation de mécaniciens et assimilés. L'AIM n'a jamais abandonné les mécaniciens qui voulaient de bons emplois syndiqués et la sécurité d'emploi.
17. Au contraire, chez American Airlines, l'AIM détient actuellement la meilleure clause de sécurité d'emploi et le meilleur régime de rémunération pour le métier ou la classe des mécaniciens et assimilés dans l'ensemble des États-Unis.
18. En tant qu'employé mécanicien et assimilé, qui a vu l'AMFA perdre de bons emplois de mécanicien aux États-Unis pendant des décennies, je déconseille à quiconque de s'impliquer dans ce groupe.
19. Je comprends que pendant des années, l'AMFA s'est appuyée sur un gestionnaire immobilier non syndiqué, Kevin McCormick, et sur sa société, le McCormick Advisory Group, pour négocier ses contrats et l'aider à gérer l'organisation. Voir The Laconia Daily Sun, « AMFA departing Laconia but leaving money here ». 26 juillet 2006.
20. Le 23 mai 2006, la Cour supérieure du New Jersey a rendu un jugement à l'encontre de Kevin McCormick et du McCormick Advisory Group, leur interdisant d'utiliser des listes de diffusion obtenues indûment auprès de l'AIM. Le jugement les condamne en outre à verser des dizaines de milliers de dollars à l'AIM à titre de dommages-intérêts et de frais. IAMAW V. Werner-Masuda, et al, L-537-05, Cour supérieure du New Jersey, comté de Hunterdon (23 mai 2006).
21. Le groupe consultatif de McCormick a ensuite passé des années en procès contre les employés qui tentaient de raider l'AIM parce que les employés affirmaient que McCormick les avait essentiellement incités à le faire et qu'il s'était ensuite « enfui ». Le litige comprenait des réclamations concernant la représentation juridique par le cabinet d'avocats Seeham. En fin de compte, le jury a conclu, entre autres, que le groupe consultatif McCormick n'avait pas fourni et payé les services juridiques qu'il avait promis aux travailleurs.

J'ai lu ce qui précède et je déclare et affirme qu'il est, à ma connaissance, véridique et correct.

Richard Johnsen

Date