

RECHTSPRAAK

Stichting Cabinebelangen/Koninklijke Luchtvaartmaatschappij N.V. c.s.

Overname passagedivisie van Martinair door KLM is geen overgang van onderneming vanwege ontbreken identiteitsbehoud.

Vervolg AR 2014-0266. De Stichting Cabinebelangen (hierna: de Stichting) c.s. hebben in eerste aanleg gevorderd voor recht te verklaren dat de overgang van de passagedivisie van Martinair naar KLM moet worden aangemerkt als een overgang van onderneming in de zin van artikel 7:662 BW en voorts, samengevat, voor recht te verklaren dat KLM gehouden is ieder cabinepersoneelslid dat bij Martinair in dienst was, te werk te stellen in (vrijwel) dezelfde functie als hij/zij bij Martinair vervulde, met behoud van senioriteit, anciënniteit en IPB-nummer, en hun op basis daarvan een salaris toe te kennen op grond van de KLM cao cabine, en de KLM pensioenregeling op hen toe te passen. De kantonrechter heeft in het bestreden vonnis geoordeeld dat geen sprake is van overgang van onderneming. In het vonnis is voorts overwogen dat voor het geval dat geen sprake is van overgang van onderneming, de Stichting c.s. onvoldoende hebben toegelicht dat KLM een ongeoorloofd onderscheid maakt en voor dat geval evenmin hebben onderbouwd dat KLM haar informatieplicht heeft geschonden. De kantonrechter heeft tevens overwogen dat, nu geen sprake is van overgang van onderneming en er geen schending is van artikel 7:611 BW, en voorts niet is gesteld of gebleken dat KLM voornemens is de KLM cao cabine niet na te leven, VNC en FNV geen belang hebben bij toewijzing van hun vordering. De vorderingen zijn afgewezen.

Het hof oordeelt als volgt. De feitelijke omstandigheden die de overgang kenmerken, zijn, voor zover deze aldus zijn komen vast te staan, als volgt samen te vatten. In verband met het beëindigen van de passagedivisie van Martinair zijn alle cabinemedewerkers van die divisie bij KLM in dienst getreden. Dat een deel van hen in 2011 nog enige tijd bij Martinair is gedetacheerd, maakt dit niet anders. Van de piloten en copiloten die bij de passagedivisie werkten, is in 2011 slechts een klein deel overgestapt naar KLM. Dat daarnaast tegelijkertijd een deel van de piloten van de vrachtdivisie is overgestapt, en dat onder voorbehoud was overeengekomen dat alle piloten van Martinair in de toekomst zouden overstappen, komt in verband met de overgang van alleen de passagedivisie geen grote betekenis toe. De overgang van diverse afdelingen van Martinair die reeds in 2009 heeft plaatsgevonden is, alleen al gelet op het tijdsverloop, maar ook omdat er geen aanwijzingen zijn dat toen reeds duidelijk was dat de passagedivisie zou worden opgeheven, evenmin van grote betekenis. Een en ander betekent dat weliswaar een groot deel van het personeel van de passagedivisie, maar niet het

gehele personeelsbestand, is overgenomen. Voorts is komen vast te staan dat geen materiële activa van betekenis zijn overgegaan van Martinair naar KLM. Bij de weging van deze omstandigheid is van belang dat de passagedivisie van Martinair, overigens ook volgens de Stichting c.s., weliswaar als een arbeidsintensieve, maar tevens als een kapitaalintensieve onderneming kan worden gekenschetst. Een vliegmaatschappij dient immers over vliegtuigen te beschikken die zoals algemeen bekend een grote waarde vertegenwoordigen. Dat het cabinepersoneel, zoals de Stichting c.s. aanvoeren, op zichzelf zonder bedrijfsmiddelen van grote waarde kan functioneren, is niet relevant; aan de orde is immers de vraag of sprake is van overgang van de (gehele) passagedivisie. Bij de beantwoording van die vraag is van groot gewicht dat geen materiële activa van betekenis zijn overgedragen, terwijl wel sprake is van een kapitaalintensieve onderneming. Daarnaast is komen vast te staan dat geen immateriële activa zijn overgenomen in de vorm van (beeld)merken of landingsrechten en dat slechts sprake is van het overnemen van een klantenbestand van geringe waarde. Bij de beantwoording van de vraag of sprake is van overgang van onderneming is voorts van gewicht dat sprake is van ondernemingen van dezelfde aard, en in het verlengde daarvan, van voortzetting – zonder onderbreking – van dezelfde activiteit in die zin dat passagiersvluchten worden uitgevoerd. Indien concreter wordt gekeken naar de voortzetting van de activiteiten, valt echter op dat KLM slechts zeer ten dele bestemmingen van Martinair heeft overgenomen en dat andere vliegmaatschappijen ook een deel van het opengevallen marktaandeel hebben ingevuld. De pogingen van KLM om, al dan niet door middel van de touroperators, voormalige klanten van Martinair te trekken, dienen te worden bezien in het licht van deze concurrentiestrijd. Een en ander maakt dat niet kan worden geconcludeerd dat KLM zonder meer activiteiten van Martinair heeft overgenomen. De conclusie is dat, gegeven alle feitelijke omstandigheden die de betrokken overgang kenmerken, zoals hiervoor beschreven, KLM niet de passagedivisie van Martinair heeft overgenomen zoals bedoeld in artikel 7:662 BW. Er zijn immers onvoldoende feitelijke omstandigheden aangedragen of gebleken die de conclusie rechtvaardigen dat de identiteit van de passagedivisie van Martinair behouden is gebleven. Tot slot is onvoldoende onderbouwd dat KLM ongeoorloofd onderscheid maakt, dat zij haar informatieplicht heeft geschonden of dat zij in strijd met het goed werkgeverschap heeft gehandeld. Het vonnis waarvan beroep is ingesteld wordt bekrachtigd.

Instantie: Gerechtshof Amsterdam

Datum uitspraak: 21-07-2015

ECLI: ECLI:NL:GHAMS:2015:3003

Zaaknummer: 200.153.526/01

Rechters: L.M.D. Akkaya, C.G. Kleene-Eijk en D. Kingma

Advocaten: M.J. Draaisma, J.M. van Slooten en M.A. Visser

Wetsartikelen: 7:611 BW en 7:662 BW