

RECHTSPRAAK

werknemer c.s./ Koninklijke Luchtvaart Maatschappij N.V. c.s.

Beroep op winstdelingsregeling (op grond van CAO Martinair Vliegers 2012-2013) door vrachtvliegers Martinair is niet naar maatstaven van redelijkheid en billijkheid onaanvaardbaar.

Martinair is sinds 31 december 2008 een 100% dochter van KLM. Vanwege verliesgevendheid is in 2010 besloten om het personenvervoer door Martinair te stoppen. Sinds november 2011 richt Martinair zich nog uitsluitend op vrachtvervoer. Omdat ook de vrachtdivisie verliesgevend bleef, heeft Martinair zich in 2012 omgevormd tot een luchtvaartmaatschappij die uitsluitend nog vluchten uitvoert op basis van zogenaamde Aircraft, Crew, Maintenance en Insurance (ACMI)-contracten. Op basis van het door KLM, Martinair en de Vereniging Nederlandse Verkeersvliegers (VNV), de vakbond van Nederlandse burgerluchtvaartpiloten, gesloten Ringvaart-akkoord zouden alle vliegers van Martinair per 1 januari 2014 in dienst treden bij KLM om vervolgens te werk te worden gesteld bij Martinair. In het akkoord is daarbij bepaald dat geen sprake was van overgang van onderneming. Indien een vlieger zich desondanks in rechte op het standpunt zou stellen dat toch sprake is van overgang van onderneming, mocht het akkoord eenzijdig worden opgezegd. Op 20 juni 2013 is de CAO Martinair Vliegers 2012-2013 getekend. In deze cao is een winstdelingsregeling opgenomen. Martinair heeft deze cao tijdig formeel opgezegd, omdat zij ervan uit ging dat haar personeel op basis van het Ringvaart-akkoord na afloop van de cao-periode per 1 januari 2014 in dienst zou treden bij KLM. VNV heeft echter op 31 oktober 2013 het Ringvaart-akkoord opgezegd op grond van de omstandigheid dat een groep vliegers zich in rechte op het standpunt hadden gesteld dat sprake is van overgang van onderneming. Op 4 april 2016 is geoordeeld dat geen sprake is van een overgang van onderneming (zie AR 2016-0363). Centrale vraag in de onderhavige procedure is of de vliegers (58 in deze procedure) op grond van de cao recht hebben op betaling van de winstdelingsregeling (voor elke vlieger € 4.537,80 bruto). De vliegers hebben Martinair en KLM hoofdelijk aanspraak gesteld.

De kantonrechter oordeelt als volgt. Vast staat dat de vliegers onder 1, 4, 21, 24, 27, 29, 34, 42, 44, 48, 50, 53 en 58 inmiddels met Martinair een vaststellingsovereenkomst hebben gesloten. Het beroep van Martinair op de daarin neergelegde finale kwijtingsbepaling slaagt, zodat de vorderingen van deze vliegers worden afgewezen. Ten aanzien van de overige vliegers wordt als volgt geoordeeld. Martinair voert aan dat het beroep van de vliegers op nakoming van de winstdelingsregeling naar maatstaven van redelijkheid en billijkheid onaanvaardbaar is, dan

wel dat sprake is van onvoorziene omstandigheden die van dien aard zijn dat de vliegers naar maatstaven van redelijkheid en billijkheid nakoming van de winstdelingsregeling niet mogen verwachten. Hieruit volgt dat ook Martinair zich op het standpunt stelt dat zij in beginsel gehouden is tot uitkering van de winstdeling zoals gevorderd, maar door bijzondere omstandigheden hiertoe thans niet (meer) verplicht kan worden. Vast staat dat in het Ringvaart-akkoord was opgenomen dat in het geval een partij zich in rechte op het standpunt zou stellen dat sprake is van overgang van onderneming, het akkoord eenzijdig mocht worden opgezegd en dat vliegers op 22 april 2013 zich in rechte op dat standpunt hebben gesteld. Martinair had vanaf dat moment, dus ook bij het sluiten van de cao op 20 juni 2013, met de mogelijkheid van eenzijdige opzegging van het Ringvaart-akkoord rekening kunnen houden. De omstandigheid dat zij dat niet heeft gedaan komt voor haar rekening en risico en is niet van dien aard dat de vliegers naar maatstaven van redelijkheid en billijkheid ongewijzigde instandhouding van de contractuele rechtsverhouding niet mogen verwachten. Verder voert Martinair aan dat het resultaat over 2013 niet zozeer winst betreft, maar een operationele marge die zij nodig had om haar AOC te kunnen behouden. Dit standpunt wordt niet gevolgd. Ter zitting is besproken dat het resultaat over 2013 niet kunstmatig hoog is vastgesteld, maar dat dit het resultaat is van de uitvoering van de ACMI-contracten en dat daadwerkelijk is gevlogen voor de uren die door KLM en de andere opdrachtgevers marktconform zijn ingekocht. Nu verder is vast komen te staan dat Martinair ook over de jaren dat zij verlies heeft geleden haar AOC heeft behouden, valt niet in te zien dat het naar maatstaven van redelijkheid en billijkheid onaanvaardbaar is om het resultaat over 2013 als winst aan te merken, zoals zij overigens ook zelf in haar jaarstukken heeft gedaan. De omstandigheid dat Martinair na het winstgevend jaar 2013 opnieuw verlieslatend is geworden, maakt op zichzelf niet dat het vorderen van winstdeling over 2013 onaanvaardbaar is. Daarbij geldt dat onbetwist is gebleven dat de verlieslatendheid na 2013 van Martinair het gevolg is van de eigen keuze in samenspraak met KLM om te reorganiseren, terwijl Martinair Cargo in ieder geval over 2014 een positief resultaat van 51 miljoen euro heeft geboekt. Uit de cijfers die Martinair heeft overgelegd, volgt verder niet dat een winstdelingsuitkering over 2013 voor haar onoverkomelijke gevolgen zal hebben. Daarbij geldt dat het in dezen om een relatief beperkte vordering gaat, te weten maximaal $44 \times € 4.537,80$ met wettelijke verhoging van $€ 2.268,90 = € 299.494,80$. Martinair voert nog aan dat het werkelijke belang van deze vordering 3,2 miljoen euro bedraagt, aangezien ook andere vliegers en het voormalige grondpersoneel bij toewijzing aanspraak zullen maken op deze winstuitkering. Voor zover dit al het geval zal zijn, maakt ook een belang van 3,2 miljoen euro de vordering van de vliegers tot nakoming gelet op de omvang van de onderneming van Martinair naar maatstaven van redelijkheid en billijkheid nog niet onaanvaardbaar. Conclusie van het voorgaande is dan ook dat Martinair gehouden is tot nakoming van de door haar met de individuele vliegers gemaakte afspraken en dus de in de cao bepaalde winstdeling over 2013 dient uit te keren.

Indien onherroepelijk komt vast te staan dat sprake is geweest van overgang van onderneming, is de vordering ten aanzien van KLM toewijsbaar. KLM heeft nog aangevoerd dat - indien sprake is van overgang van onderneming - toewijzing van de vordering jegens haar naar maatstaven van redelijkheid en billijkheid onaanvaardbaar is. Volgens haar is het

niet redelijk dat de vliegers, die louter door steun van KLM nog in dienst zijn (geweest) van Martinair, een winstdelingsuitkering over 2013 krijgen, terwijl zij door de overgang hun collega-vliegers bij KLM grote carrièreschade hebben toegebracht doordat zij werkgelegenheid en promotiekansen hebben afgepakt en de KLM-vliegers geen winstuitkering over 2013 hebben gekregen. Niet valt echter in te zien dat dit de individuele vliegers is te verwijten, aangezien zij net als de KLM-vliegers, indien dit het geval is, met een overgang van de onderneming van Martinair door KLM worden geconfronteerd, zonder dat het in hun macht ligt dat te voorkomen of te veranderen. Indien een overgang wordt vastgesteld, is deze door beslissingen van het bestuur van KLM en Martinair tot stand gekomen en had KLM rekening kunnen en moeten houden met de gevolgen daarvan. Dit verweer faalt dan ook. KLM is in dat geval tevens de wettelijke verhoging van 25% verschuldigd en de gevorderde wettelijke rente.

Instantie: Rechtbank Amsterdam

Datum uitspraak: 11-04-2016

ECLI: ECLI:NL:RBAMS:2016:2018

Zaaknummer: 4501871 CV EXPL 15-26631

Rechters: L. van Berkum

Advocaten: J.M. van Slooten, J.W. Boelhouwer, E. Knipschild en T. Ridder

Wetsartikelen: 6:248 BW en 7:662 BW