

RECHTSPRAAK

Tussen Transavia en gepensioneerde werknemers is geen doorvliegovereenkomst tot stand gekomen. En als dat wel zo zou zijn, mochten werknemers gelet op de gevolgen van de Coronacrisis geen onverkorte nakoming van deze overeenkomst verwachten.

Feiten

Zes werknemers (hierna: 'de Vliegers') hebben hun werkgever Transavia Airlines C.V. (hierna: 'Transavia') gedagvaard. In deze kortgedingprocedure wordt van het volgende uitgegaan. De Vliegers zijn laatstelijk in de functie van gezagvoerder bij Transavia in dienst geweest op basis van een arbeidsovereenkomst voor onbepaalde tijd. Hun arbeidsvoorwaarden zijn onder meer in de cao Transavia Vliegers (hierna: 'de cao') opgenomen. In artikel 5.6 van de cao is kort gezegd bepaald dat gepensioneerde werknemers met ingang van 1 juli 2015 het recht hebben aansluitend aan pensionering een arbeidsovereenkomst voor bepaalde tijd met Transavia aan te gaan. Ook is in dit artikel bepaald dat Transavia dit zal faciliteren, tenzij dit vanwege zwaarwegende redenen in redelijkheid niet van Transavia kan worden verlangd. De Vliegers hebben aangegeven van deze regeling gebruik te willen maken. Op 24 april 2020 heeft een online vergadering met de Vliegers plaatsgevonden. Tijdens deze vergadering heeft Transavia de Vliegers medegedeeld dat zij bij het bereiken van de 58-jarige leeftijd met pensioen zullen gaan en dat Transavia met hen geen arbeidsovereenkomst voor bepaalde tijd is aangegaan dan wel zal aangaan wegens de uitbraak van het Covid-19-virus en de hieruit voortvloeiende financiële gevolgen voor Transavia. De Vliegers kunnen zich hierin niet vinden en vorderen in deze kortgedingprocedure onder meer nakoming van de doorvliegovereenkomst (en daarmee betaling van loon).

Standpunten Vliegers

De Vliegers leggen aan de vordering ten grondslag dat tussen hen en Transavia een arbeidsovereenkomst voor de duur van twee jaar is overeengekomen. Voor de totstandkoming van een arbeidsovereenkomst gelden in beginsel de algemene regels van het overeenkomstenrecht, zodat in het onderhavige geval het uitgangspunt van 'aanbod' en 'aanvaarding' geldt. Hierbij zijn de volgende omstandigheden van belang: (1) uit artikel 5.6 van de cao volgt dat vliegers het recht hebben aansluitend aan pensionering een contract voor bepaalde tijd met Transavia aan te gaan. Dit recht geldt op zichzelf gezien als een aanbod tot het aangaan van een arbeidsovereenkomst; (2) dit aanbod is door de Vliegers geaccepteerd, hetgeen blijkt uit hun reacties per e-mail dan wel door de aanvraag in het zgn. Sharepointsysteem door te voeren. Dat Transavia hiermee akkoord is gegaan, blijkt uit het feit

dat de Vliegers een e-mail hebben ontvangen met als onderwerp 'Contract na pensioen (doorvliegen)' en dat daarna de status in het Sharepointsysteem door Transavia werd omgezet in 'afgehandeld'; (3) op de Senioriteitslijst van 2019 en 2020 is de 'nieuwe pensioendatum' van de Vliegers opgeschoven met twee jaar; en (4) Transavia heeft al uitvoering gegeven aan de arbeidsovereenkomst door per e-mail te kennen te geven dat de Vliegers gebruikmaken van de Doorvliegeregeling 58+. Volgens de Vliegers bestond bovendien overeenstemming over de essentialia van de arbeidsovereenkomst. Zo bepaalt artikel 5.6 van de cao immers dat de arbeidsovereenkomst voor de duur van twee jaren wordt aangegaan, waarbij gemiddeld 50% productie zal worden geleverd tegen een salaris van € 100.000 bruto. Dat partijen formeel nog geen contract hadden ondertekend, kan de totstandkoming van een arbeidsovereenkomst niet in de weg staan omdat schriftelijkheid geen constitutief vereiste is voor het aannemen van het bestaan van een arbeidsovereenkomst. Tot slot menen de Vliegers dat Transavia zich niet met een beroep op de Coronacrisis op de tenzij-clausule kan beroepen, omdat hierop ná het sluiten van de overeenkomst geen beroep meer kan worden gedaan en de overeenkomst reeds in 2018/2019 gesloten was.

Oordeel

De voorzieningenrechter oordeelt als volgt.

Uitleg cao-bepaling

Voor de beantwoording van de vraag of de Vliegers reeds een doorvliegovereenkomst met Transavia zijn overeengekomen (en daarmee ook recht hebben op loon), dient vooreerst te worden gekeken naar artikel 5.1 in samenhang met artikel 5.6 van de cao. Ook is hierbij van belang dat volgens vaste rechtspraak voor de uitleg van een cao de zogeheten cao-norm geldt (zie: ECLI:NL:HR:2016:2687). Deze norm houdt in dat aan een bepaling van een cao een uitleg naar objectieve maatstaven moet worden gegeven, waarbij in beginsel de bewoordingen daarvan, gelezen in het licht van de gehele tekst van de cao, van doorslaggevende betekenis zijn, zodat het niet aankomt op de bedoelingen van de partijen die de cao tot stand hebben gebracht, voor zover deze niet uit de daarin opgenomen bepalingen kenbaar zijn, maar (juist) op de betekenis die naar objectieve maatstaven volgt uit de bewoordingen waarin de cao is gesteld. Daarbij moet (immers) worden bedacht dat werknemers zoals de Vliegers niet betrokken zijn geweest bij de totstandkoming van de cao en dus geen invloed hebben kunnen uitoefenen op de inhoud of formulering van de daarin opgenomen bepalingen. Voor hen is de bedoeling van de wel bij die totstandkoming betrokken partijen dan ook slechts kenbaar uit de in de cao opgenomen bepalingen en de daarbij eventueel bijbehorende schriftelijke toelichting. De bestaansgrond van de cao-norm is volgens voormeld arrest (dan ook) gelegen in de bescherming van derden (zoals de Vliegers) tegen een uitleg van een bepaling in een (collectieve arbeids)overeenkomst waarbij betekenis wordt toegekend aan de voor hen niet kenbare partijbedoeling en in de noodzaak van een eenvormige uitleg voor alle door die overeenkomst gebonden partijen.

De voorzieningenrechter stelt vast dat de cao op een zodanige wijze is opgebouwd dat voor

het aangaan van een arbeidsovereenkomst een schriftelijke vastlegging van de overeenkomst is vereist (art. 5.1). Dit uitgangspunt brengt mee dat onder artikel 5.6 van de cao dient te worden verstaan dat doorvliegovereenkomsten niet eerder tot stand kunnen komen dan op het moment dat de lopende arbeidsovereenkomst is geëindigd en dat (tot) op dat moment toepassing kan worden gegeven aan de tenzij-clausule. Dit betekent dat aan alle feiten en gedragingen die de Vliegers hebben aangevoerd geen andere betekenis kan worden toegedacht dan dat zij onderdeel vormen van de voorbereiding op de beoogde uitvoering van doorvliegovereenkomsten die nog moesten worden aangegaan. Deze feiten en gedragingen vormen echter geen indicatie dat tussen de Vliegers en Transavia reeds vóór de datum van hun pensionering daadwerkelijk doorvliegovereenkomsten tot stand zijn gekomen. De enkele omstandigheid dat Transavia in het verleden mogelijk één of meerdere malen van voornoemd uitgangspunt heeft afgeweken (en eerst een schriftelijke doorvliegovereenkomst aan de vlieger in kwestie heeft gepresenteerd nadat het doorvliegen reeds een aanvang had genomen) maakt dit niet anders.

Gevolgen Coronacrisis

Voor het geval veronderstellenderwijs ervan wordt uitgegaan dat tussen de Vliegers en Transavia wél doorvliegovereenkomsten tot stand zijn gekomen, oordeelt de voorzieningenrechter dat het intreden van de Coronacrisis meebrengt dat sprake is van zodanig onvoorzienbare omstandigheden dat het naar maatstaven van redelijkheid en billijkheid onaanvaardbaar zou zijn dat de Vliegers nakoming van die overeenkomsten zouden mogen verwachten. Ter zitting heeft Transavia voldoende aannemelijk gemaakt dat de luchtvaartwereld op dit moment in ernstige mate in haar bedrijfsvoering wordt bedreigd. Hierbij heeft Transavia erop gewezen dat zij momenteel doende is in de volle breedte van de onderneming op kosten van werknemers te bezuinigen. De Vliegers zijn derhalve niet de enige groep die door bezuinigingsmaatregelen van Transavia worden getroffen. Het voorgaande leidt tot de slotsom dat de gevraagde voorzieningen dienen te worden geweigerd.

Instantie: Rechtbank Noord-Holland

Datum uitspraak: 08-10-2020

ECLI: ECLI:NL:RBNHO:2020:8631

Zaaknummer: 8681624 VV EXPL 20-124

Rechters: D.P. Ruitinga

Advocaten: A. Hiebendaal, R.C.M. Andriessen en A.S. Boonstra

Wetsartikelen: 6:217 BW, 6:258 BW en 7:610 BW