

RECHTSPRAAK

De kantonrechter verklaart zich onbevoegd kennis te nemen van de verzoeken van de piloten nu het forumkeuzebeding dat verwijst naar (de) Engelse recht(er) weliswaar niet rechtsgeldig overeengekomen is, maar niet vastgesteld kan worden vanuit welke plaats de piloten gewoonlijk werkten.

Feiten

De werknemers (hierna: de vliegers) waren allen in dienst bij Netjets Management Limited (hierna: Netjets) als piloot respectievelijk sinds 16 maart 2008, 1 januari 2019 en 28 november 2018. In de arbeidsovereenkomsten tussen de vliegers en Netjets is een forumkeuzebeding opgenomen waarin is overeengekomen dat op de overeenkomst het recht van Engeland en Wales van toepassing is en dat bij een geschil met betrekking tot de arbeidsovereenkomst de Engelse rechter exclusief bevoegd is. In de Operations Manual van Netjets zijn onder meer de definities van de begrippen *duty*, *duty period*, *flight duty period*, *gateway*, *homebase*, *positioning* en *tour* omschreven. De vliegers draaien diensten van zes dagen achtereen, waarna zij vijf dagen vrij zijn voordat een nieuwe dienst van zes dagen begint. Vanaf de luchthaven Schiphol vertrekken zij of met een vliegtuig van Netjets, waarvan zij de piloot zijn, of gaan zij mee met een lijnvlucht naar een andere luchthaven vanaf waar zij met een toestel van Netjets hun tour van zes dagen starten. Op de *Crew Member Duty* van een van de vliegers staat als *Home Base* 'EHAM' (Schiphol airport) vermeld. In een brief van 16 oktober 2018 van Netjets aan een van de vliegers met een aanbod voor indiensttreding staat als *gateway* EHAM Amsterdam Airport vermeld. In een door Netjets ondertekend formulier van de Sociale Verzekeringsbank staat als *Home Base* van een van de vliegers Amsterdam vermeld. De vliegers ontvangen van medewerkers van Netjets per e-mail en via een App op hun iPads instructies voor de vluchten van hun dienst. Bij brief van 18 mei 2020 heeft Netjets de arbeidsovereenkomsten van de vliegers per direct beëindigd met betaling van een vergoeding *in lieu of outstanding notice* ter hoogte van drie maandsalarissen. De vliegers verzoeken de kantonrechter Netjets te veroordelen tot betaling van een billijke vergoeding, de transitievergoeding en de gefixeerde schadevergoeding. De vliegers stellen dat het forumkeuzebeding nietig is op grond van artikel 23 Brussel I-Bis Verordening. Volgens de vliegers is de Nederlandse rechter bevoegd en is Nederlands recht op het onderhavige geschil van toepassing, omdat Nederland het land is van waaruit de vliegers gewoonlijk hebben gewerkt.

*Oordeel**Geldigheid forumkeuzebeding*

Ten aanzien van het forumkeuzebeding volgt uit artikel 23 Brussel I-Bis Verordening dat een forumkeuze alleen geldig is als partijen een forumkeuze zijn overeengekomen nadat tussen hen een geschil is ontstaan, of als de overeengekomen forumkeuze de werknemer de mogelijkheid geeft ervoor te kiezen de zaak aanhangig te maken bij een andere rechter dan de rechter die volgens de bepalingen bevoegd is. Het in de overeenkomsten tussen de vliegers en Netjets opgenomen forumkeuzebeding voldoet niet aan de hiervoor genoemde voorwaarden, aangezien het is overeengekomen voor het ontstaan van het voorliggende geschil en het voorziet in de uitsluitende bevoegdheid van de Engelse rechter.

Gewoonlijk werkland

Dat betekent dat op grond van artikel 21 van de Verordening moet worden gekeken of kan worden vastgesteld waar de vliegers gewoonlijk hebben gewerkt. Niet in geschil is dat dat land, gelet op de aard van de arbeidsovereenkomsten en de functie van vliegers, niet ondubbelzinnig kan worden vastgesteld. Vervolgens moet worden bepaald of kan worden vastgesteld vanuit welk land de vliegers gewoonlijk hebben gewerkt. Tussen partijen is in geschil of kan worden vastgesteld vanuit welk land de arbeid gewoonlijk werd verricht. Volgens de vliegers is Nederland het land van waaruit de arbeid werd verricht, volgens Netjets kan dat land niet worden vastgesteld en is de Engelse rechter bevoegd als rechter van het land van de vestiging die de vliegers in dienst heeft genomen. Onder verwijzing naar de arresten van het Hof van Justitie van de Europese Unie (HvJ EU) van 15 maart 2011, ECLI:EU:C:2011:151, 15 december 2011, ECLI:EU:C:2011:842 en 14 december 2017, ECLI:EU:C:2017:668 (*Ryanair*) zal de kantonrechter eerst beoordelen of in het onderhavige geschil kan worden vastgesteld wat de thuisbasis van de vliegers is. De kantonrechter stelt voorop dat de definitie van het begrip thuisbasis in de (bijlage bij) Verordening 3922/91 niet per definitie gelijk kan worden gesteld met het door Netjets in onder meer de *Operations Manual* gehanteerde begrip *Home Base*. Naar het oordeel van de kantonrechter kan in het geval van de vliegers, die Schiphol als *Gateway Airport* hebben aangewezen, Schiphol als de thuisbasis van de vliegers worden gekwalificeerd. Daartoe is redengevend dat de dienstperiode van de vliegers aanvangt bij het begin van de tour van zes dagen, op het moment dat de vliegers zich op Schiphol melden voor de uitvoering van of reis naar hun eerste Netjetsvlucht. Daarbij staat vast dat Netjets vanaf het moment dat de vliegers op Schiphol aankomen, niet meer verantwoordelijk is voor de accommodatie van de vliegers. In deze situatie kunnen de vliegers zelf hun *Gateway Airport* aanwijzen als het vliegveld waarnaar zij na hun dienst terugkeren op kosten van Netjets. Ook kunnen de vliegers deze *Gateway Airport* (tijdelijk) wijzigen. Uit de *Operations Manual* van Netjets volgt weliswaar dat de *Home Base* van de vliegers door Netjets wordt aangewezen, maar uit de definitie van het begrip *Gateway Airport* volgt ook dat de *Home Base* altijd door Netjets wordt aangewezen overeenkomstig de door haar werknemer gekozen *Gateway Airport*. Feitelijk komt dit erop neer dat de thuisbasis in de zin van de *Operations Manual* niet door Netjets, maar door de vliegers wordt bepaald. Gelet op het voorgaande is de kantonrechter van oordeel dat de thuisbasis van de vliegers slechts van beperkte relevantie is bij het bepalen van de hierna te bespreken aanwijzingen.

(a) *De plaats van waaruit de vliegers hun transportopdrachten verrichten*

Uit de door Netjets overgelegde cijfers is gebleken dat de vliegers in het overgrote deel van de gevallen hun eerste vlucht van een Netjets tour niet uitvoerden vanaf hun *Gateway Airport* (Schiphol). In de praktijk vervoerde Netjets de vliegers vanaf Schiphol met een lijnvlucht naar een luchthaven elders in Europa, Noord-Afrika of de oostkust van de VS. Vanuit daar startten de vliegers hun eerste transportopdracht. De conclusie is dat de plaats van waaruit de vliegers hun transportopdrachten verrichtten, telkens wisselde en daarom niet is vast te stellen.

(b) Naar welke plaats keren de vliegers terug na hun opdrachten

Die plaats was in eerste instantie de eindbestemming van de laatste vlucht van de zesdaagse tour en van daaruit uiteindelijk de *Gateway Airport* waar vandaan de vliegers huiswaarts gingen. Dat betekende dat de plaats waarnaartoe de vliegers terugkeerden na de zesdaagse tour de plaats van de *Gateway Airport* was, die, zoals gezegd door de vliegers wordt bepaald.

(c) Waar ontvangen de vliegers instructies voor opdrachten en waar organiseren zij hun werk

Vaststaat dat de vliegers zich op die afstand van hun *Gateway Airport* moesten bevinden, die kort genoeg is om zich na ontvangst van de instructies tijdig te melden op de *Gateway Airport*. Nu hiervoor is overwogen dat de vliegers hun *Gateway Airport* tijdelijk of permanent kunnen wijzigen, staat niet vast dat zij in Nederland moeten zijn om instructies voor opdrachten te ontvangen. Ter zitting is gebleken dat het wijzigen van de *Gateway Airport* geen theoretische mogelijkheid is, maar dat dit in de praktijk ook gebeurde. De kantonrechter komt dan ook tot de conclusie dat de plaats van dit derde aanknopingspunt niet eenduidig is vast te stellen.

(d) Op welke plaats bevinden zich de arbeidsinstrumenten en op welke plaats zijn de luchtvaartuigen aan boord waarvan het werk gewoonlijk wordt verricht gestationeerd

De Falcons van Netjets waarmee de vliegers hun transportopdrachten uitvoeren, bevinden zich niet op een vaste plek en zijn ook niet op een vaste plek gestationeerd. De toestellen bevinden zich wisselend op verschillende luchthavens in Europa, Noord-Afrika en de oostkust van de VS.

Conclusie

Gelet op het voorgaande kan naar het oordeel van de kantonrechter op basis van de in de jurisprudentie genoemde aanwijzingen met betrekking tot arbeidsverhoudingen in de vervoerssector, waaronder het *Ryanair*-arrest, niet worden vastgesteld vanuit welke plaats vliegers gewoonlijk werkten. Welke rechter bevoegd is, kan dan ook niet worden vastgesteld aan de hand van artikel 21 lid 1 onder b sub i Brussel I-Bis Verordening, zodat voor die vraag bepalend is welke vestiging de vliegers in dienst heeft genomen. Gesteld noch gebleken is dat de Nederlandse rechter op basis daarvan bevoegd zou zijn. De conclusie is dat de kantonrechter zich onbevoegd verklaart om van de verzoeken van de vliegers kennis te nemen.

Instantie: Rechtbank Noord-Holland

Datum uitspraak: 01-10-2020

ECLI: ECLI:NL:RBNHO:2020:9719

Zaaknummer: 8647820 \ AO VERZ 20-109

Rechters: W. Aardenburg

Wetsartikelen: Brussel I-Bis Vo