

RECHTSPRAAK

Vrachtvliegers die door overgang van onderneming bij KLM in dienst zijn getreden vallen niet onder de KLM-cao en -pensioenregeling. De loonvordering van de vrachtvliegers wordt in beginsel toegewezen, omdat KLM door de (onterechte) onduidelijkheid omtrent de overgang van onderneming niet de bereidheid had de vliegers met de bedongen arbeid te belasten.

Feiten

Werknemers zijn allen bij Martinair Holland N.V. (hierna: 'Martinair') werkzaam geweest in de functie van vrachtvlieger (hierna: 'de vrachtvliegers'). Martinair heeft als activiteiten (gehad) passagiersluchtvaart en luchtvrachtvervoer, ondergebracht in afzonderlijke divisies. Het vrachtvervoer van Martinair vindt plaats onder de naam Martinair Cargo (hierna: 'MAC'). De Koninklijke Luchtvaart Maatschappij N.V. (hierna: 'KLM') heeft een passagiersdivisie en een vrachtdivisie (de laatste hierna: 'AFKL Cargo'). In september 2011 is het zogenoemde Ringvaartakkoord (hierna: 'RVA') gesloten. In het RVA is door Martinair, KLM en de Vereniging Nederlandse Verkeersvliegers (hierna: 'VNV') afgesproken dat alle vrachtvliegers van Martinair in de gelegenheid zouden worden gesteld om per (uiterlijk) 1 januari 2014 in dienst van KLM te treden. Op 19 september 2013 heeft Martinair de Martinair-cao met ingang van 1 januari 2014 opgezegd. Na de opzegging van het RVA tegen 31 december 2013 hebben partijen zich jegens elkaar gedragen alsof de vrachtvliegers vanaf 1 januari 2014 in dienst zijn gebleven van Martinair. Bij arrest van 8 juni 2021 (ECLI:NL:GHDHA:2021:1023) heeft het Hof Den Haag geoordeeld dat op 1 januari 2014 sprake is geweest van een overgang van de onderneming MAC van de vennootschap Martinair naar KLM. Op 12 juli 2021 heeft KLM de vrachtvliegers een aanbod gedaan zoals bedoeld in de uitspraak van het Hof Den Haag. In dat aanbod staat onder meer dat de vrachtvlieger in dienst is bij KLM en vanaf 1 januari 2022 tewerkgesteld wordt bij Martinair met behoud van de laatstelijk bij Martinair vervulde functie en functieniveau.

In eerste aanleg hebben alle (250) vrachtvliegers onder meer het standpunt ingenomen dat zij door de overgang van onderneming per 1 januari 2014, waardoor zij bij KLM in dienst zijn gekomen, onder de KLM-cao en daarmee ook onder de pensioenregeling van KLM zijn komen te vallen. Verder hebben de vliegers loonvorderingen en daarmee verband houdende vorderingen ingesteld. De rechtbank heeft voor recht verklaard dat de vrachtvliegers met ingang van 1 januari 2014 onder de werking van de Martinair-cao en de Martinair-pensioenregeling vallen. De rechtbank heeft ook geoordeeld dat de loonvorderingen van de vrachtvliegers moeten worden afgewezen, omdat de vrachtvliegers, voor zover zij in staat

waren de werkzaamheden te verrichten, als reactie op het werkaanbod dat KLM hun in 2021 heeft gedaan, geweigerd hebben die werkzaamheden te verrichten, behalve als zij zouden mogen gaan werken onder de condities van de KLM-cao (zie AR 2024-0087). De vrachtvliegers zijn in hoger beroep gegaan. De vliegers vorderen in hoger beroep onder andere toepassing van de KLM-cao en de KLM-pensioenregeling, alsmede loon en inverdienmaanden over het moment van de overgang van onderneming tot het moment van tewerkstelling bij KLM.

Oordeel

Het hof oordeelt als volgt.

Zijn alle vrachtvliegers met ingang van 1 januari 2014 in dienst van KLM getreden en zijn er in deze procedure vliegers uit dienst van KLM getreden als gevolg van opzegging door of beëindigingsovereenkomst gesloten met Martinair?

Met ingang van 1 januari 2014 is sprake geweest van een overgang van de onderneming MAC van Martinair naar KLM. Een overgang van onderneming is een rechtsfeit waaraan de wet van rechtswege bepaalde rechtsgevolgen verbindt. Indien daarvan sprake is, gelden deze rechtsgevolgen per datum overgang voor alle werknemers die werkzaam zijn bij de overgegangene onderneming. Deze rechtsgevolgen zijn niet slechts beperkt tot de procespartijen die waren betrokken bij de procedure die heeft geleid tot – in dit geval – het arrest van het Hof Den Haag, zoals KLM heeft betoogd. Op grond daarvan valt zonder nadere motivering, die ontbreekt, niet in te zien waarom de op dit punt gevorderde verklaring voor recht door de rechtbank is afgewezen.

Na de overgang van onderneming heeft Martinair opzeggingen gedaan aan en beëindigingsovereenkomsten gesloten met vrachtvliegers die (inmiddels, maar zonder dat te weten) in dienst waren van KLM. Het hof zal hier in beginsel geen rechtsgevolgen aan toekennen. De vliegers waren door de overgang van onderneming immers in dienst getreden bij KLM en een derde partij (Martinair) kon in beginsel niet zonder opdracht van, of anderszins namens, de werkgever (KLM) de arbeidsovereenkomsten van KLM met de toen al voormalige werknemers van Martinair op rechtsgeldige wijze doen eindigen. De rechtsonzekerheid met betrekking tot de overgang van onderneming die KLM en Martinair zelf hebben gecreëerd moet voor hun rekening en risico komen. Het gevolg van deze beslissing is wel dat de gevorderde verklaring voor recht dat de bij die beëindiging door de vrachtvlieger ontvangen beëindigingsvergoeding niet hoeft te worden terugbetaald in beginsel niet toewijsbaar is. Het wegvallen van de grondslag onder en de rechtsgevolgen van een opzegging of beëindigingsovereenkomst met een derde die niet de werkgever was (of namens deze handelde) sluit in beginsel uit dat op basis daarvan verrichte betalingen als verschuldigd hebben te gelden. In dat verlengde oordeelt het hof ook dat er een causaal verband bestaat tussen de schade die de vrachtvliegers van wie de arbeidsovereenkomst is geëindigd hebben geleden én de onjuiste informatie en opstelling van KLM en Martinair. De vliegers wie dit betreft, kunnen zich hierover nader uitlaten in een aparte akte.

Welke cao is van toepassing?

Het hof concludeert allereerst, evenals de rechtbank, dat de opzegging van de Martinair-cao per datum overgang een voorwaardelijk karakter had. Uit de stukken blijkt namelijk dat de opzegging pas in werking zou treden als aan de voorwaarde was voldaan dat aan het RVA uitvoering zou worden gegeven. Deze voorwaarde is echter niet in werking getreden, omdat de RVA is beëindigd. Na de overgang van onderneming was KLM dus gehouden de bepalingen omtrent arbeidsvoorwaarden uit de Martinair-cao te handhaven.

Vraag is vervolgens of deze cao is geëindigd. Het hof oordeelt dat dit niet het geval is, omdat KLM ten aanzien van de arbeid verricht door deze vrachtvliegers niet gebonden is geworden aan een nieuwe, na de overgang van onderneming tot stand gekomen, cao. Uit de werkingssfeerbepaling van de KLM-cao blijkt immers dat de cao geldt voor vliegers (op vleugelvliegtuigen) in dienst van KLM en tewerkgesteld bij KLM of KLM Cityhoppers. De vrachtvliegers in de onderhavige procedure zijn weliswaar (juridisch) in dienst bij de KLM, maar (feitelijk) tewerkgesteld bij Martinair. Ook na de overgang van onderneming MAC naar KLM was 'Martinair' de aanduiding voor het bedrijfsonderdeel waarin de vrachtactiviteiten van Martinair waren ondergebracht. 'De KLM' of 'KLM Cityhopper' waren andere bedrijfsonderdelen binnen het KLM/Air-France concern. 'Tewerkgesteld bij de KLM' is daarmee iets anders dan 'tewerkgesteld bij Martinair'. De vrachtvliegers vallen daarom niet onder de werkingssfeerbepaling van de KLM-cao. De tewerkstelling bij Martinair is, gelet op het voorgaande, geen schijnconstruct, noch is sprake van strijd met het goed werkgeverschap.

Welke pensioenregeling is van toepassing?

In het voorgaande heeft het hof geoordeeld dat de Martinair-cao voorwaardelijk is opgezegd, welke opzegging door beëindiging van het RVA geen rechtsgevolg heeft gekregen. Daarnaast heeft het hof geoordeeld dat de vrachtvliegers niet onder de werkingssfeer van de KLM-cao vallen, zodat KLM na de overgang van onderneming gehouden was de bepalingen omtrent arbeidsvoorwaarden uit de Martinair-cao te handhaven. In de Martinair-cao staat dat er tussen Martinair en de vrachtvliegers door ondertekening van de arbeidsovereenkomst een pensioenovereenkomst tot stand kwam en alsdan gold voor de vrachtvliegers het gestelde in de statuten en het van toepassing zijnde reglement van het pensioenfonds vliegers. Op 19 december 2013 hebben Martinair (op dat moment nog werkgever en derhalve bevoegd) en VNV een pensioenovereenkomst gesloten. Door de overgang van onderneming is deze door Martinair op 19 december 2013 gedane toezegging tot continuering van de bij Martinair bestaande pensioenregeling krachtens de hoofdregel van artikel 7:663 BW overgegaan op KLM. Het maakt daarvoor niet uit dat de Martinair-ledenraad pas op 7 januari 2014 toestemming heeft gegeven voor deze pensioenovereenkomst, nu hij deze met terugwerkende kracht heeft verleend.

Loonvorderingen

Allereerst stelt het hof vast dat de vrachtvliegers hun loonvordering in ieder geval vanaf 1 december 2014 met succes hebben gestuit. KLM heeft gesteld dat de vrachtvliegers tot 1

januari 2022 niet bereid waren tot het verrichten van arbeid voor KLM, zodat zij geen aanspraak hebben op betaling van loon. Volgens het hof is hier echter sprake van een situatie waarbij, ondanks het ontbreken van de bereidheid tot het verrichten van de arbeid aan de zijde van de werknemer, het risico van het niet verrichten van de arbeid aan de zijde van de werkgever valt. KLM had tot aan het wijzen van het arrest door het Hof Den Haag niet de bereidheid de vrachtvliegers met de uit de overgenomen arbeidsovereenkomst voortvloeiende bedongen arbeid te belasten en kan daarom de vrachtvliegers niet tegenwerpen dat zij geen (expliciete) bereidheid hebben uitgesproken tot het verrichten van arbeid voor KLM en daarom geen aanspraak hebben op betaling van loon. Daar komt bij dat de vrachtvliegers, om diezelfde reden, in beginsel aanspraak hebben op inverdienmaanden over de periode 2014-2022. Het hof stelt vast dat de omvang van de nog resterende vorderingen per vrachtvlieger sterk varieert. Omdat het hof op basis van de thans voorliggende opgaven niet in staat is gesteld om op alle voorliggende vorderingen te beslissen worden de zaken gesplitst en wordt elke vrachtvlieger opgedragen om per afzonderlijke akte te specificeren welke vorderingen voor hem/haar resteren met inachtneming van hetgeen in het voorgaande reeds besloten ligt. KLM mag vervolgens bij antwoordakte in elke individuele zaak op de inhoud van deze aktes reageren, waarna het hof voornemens is om in elke zaak een eindarrest te wijzen. Daarbij merkt het hof wel op dat de vrachtvliegers die hun vorderingen uitsluitend op de toepasselijkheid van de KLM-cao hebben gebaseerd en over de gehele relevante periode bij Martinair salaris ontvangen en pensioen opbouwen in het geheel geen volgens het hof toewijsbare loonvordering hebben.

Instantie: Gerechtshof Amsterdam

Datum uitspraak: 22-09-2026

ECLI: ECLI:NL:GHAMS:2026:2680

Zaaknummer: 200.344.457/01

Rechters: I.A. van der Burg, H.T. van der Meer en G.C. Boot

Advocaten: S.J. Sterk en J.M. van Slooten

Wetsartikelen: 7:663 BW, 14a Wet CAO, 9 PW, 7:628 BW en 3:308 BW