

beschikking

RECHTBANK NOORD-HOLLAND

Handel, Kanton en Bewind
locatie Haarlem

Zaaknr./rolnr.: 8647820 \ AO VERZ 20-109
Uitspraakdatum: 1 oktober 2020

Beschikking in de zaak van:

1. A, wonende te Enschede
2. B, wonende te Breda
3. C, wonende te Heiden
4. D, wonende te Zwolle
5. E, wonende te Hendrik-Ido-Ambacht
6. F, wonende te Vinkeveen
verzoekende partij
verder te noemen: de vliegers
gemachtigde: mr. L.S. van Dis

tegen

de vennootschap naar Engels recht
Netjets Management Limited,
gevestigd te Kensington, London
verwerende partij
verder te noemen: Netjets
gemachtigde: mr. W.M. Blom

1. Het procesverloop

1.1. De vliegers hebben een verzoek gedaan om ten laste van Netjes een billijke vergoeding toe te kennen. De vliegers hebben daarnaast een verzoek gedaan om Netjets te veroordelen een transitievergoeding, gefixeerde schadevergoeding en contractuele beëindigingsvergoeding te betalen. Netjets heeft een verweerschrift ingediend.

1.2. Op 14 september 2020 heeft een zitting plaatsgevonden. Ter zitting hebben C, E en F hun verzoeken ingetrokken. Waar hierna over 'de vliegers' wordt gesproken, wordt bedoeld: de resterende vliegers A, B en D

De griffier heeft aantekeningen gemaakt van wat partijen ter toelichting van hun standpunten naar voren hebben gebracht. Voorafgaand aan de zitting hebben vliegers bij brief van 10 september nog stukken toegezonden.

2. De feiten

2.1. De vliegers waren allen in dienst bij Netjets als piloot. A is op 16 maart 2008 in dienst getreden bij Netjets, zijn laatstverdiende salaris bedraagt € 6.969,27 bruto, te vermeerderen met emolumenten waaronder een bonus. B is op 1 januari 2019 in dienst getreden bij Netjets, zijn laatstverdiende salaris bedraagt € 5.115,46 bruto, te

vermeerderen met emolumenten.

D is op 28 november 2018 in dienst getreden bij Netjets, zijn laatstverdiende salaris bedraagt € 5.115,46 te vermeerderen met emolumenten.

2.2. Netjets is een vliegtuigmaatschappij. Zij verkoopt gedeeltelijk eigendom of aandelen van privévliegthuigen. Netjets heeft 589 piloten en boordpersoneel in dienst. Netjets heeft Falcon toestellen en transporteert personen binnen Europa, naar Noord-Afrika en naar de oostkust van de Verenigde Staten.

2.3. 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.

2.4. In de arbeidsovereenkomsten van de vliegers staat onder andere:

'4.1. The Company shall employ the Flight Crew Member for service as a Pilot but the Flight Crew Member will be expected to carry out such duties and functions, exercise such powers and comply with such instructions in connection with the business of the Company and the Group as the Company reasonably determines from time to time. The duties of Pilot are set out in de Job Description in the Operations Manual Part A. [...]

'4.5. The Flight Crew Member will strictly observe at all times the Company's operating procedures, instructions and regulations as set forth in the Company's operating manuals, policies, employee handbook, job description, all applicable administrative, health and safety and security arrangements and regulations and other publications issued by the Company for the purpose of guidance, including (without limitation) any reasonable and lawful procedures, instructions and arrangements imposed by any client of the Company which the Company or such client conveys to him/her or of which he/she should reasonably be aware.'

2.5. In de Operations Manual van Netjets staan als definities:

Duty:	<i>Any task that a crew member is required to carry out associated with the business of an AOC holder.</i>
Duty period:	<i>A period which starts when a crew member is required by an operator to commence a duty and ends when the crew member is free from all duties</i>
Flight Duty Period:	<i>A period during which a person operates in an aeroplane as a member of its crew. The FDP starts at the briefed Show-time (or briefed Reporting Time if the operating sector is preceded by positioning within the same duty period); it finishes at the end of the last flight (blocks-on) on which he is an operating crew member or at the end of an assigned Hotspare Duty, whichever is later.</i>
Gateway:	<i>The location, permanent or temporary, selected by the crew member for the day he starts or ends a tour. The company will assign home base as being the crew member chosen gateway.</i>
Home base:	<i>The location, assigned by the operator to the crew member, from where the crew member normally starts and ends a duty period or a series of duty periods and where, under normal circumstances, the operator is not responsible for the accommodation of the crew</i>

	<i>member concerned.</i>
<i>Positioning:</i>	<i>The transferring of a non-operating crew member from place to place, at the behest of the operator, excluding travelling time.</i>
<i>Tour:</i>	<i>A series of consecutive duty days that normally begins after a period of more than 3 consecutive days off and that starts when the crew member first leaves his gateway for the purpose of performing a flight duty period positioning (including any standby period).</i>

2.6. 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.

2.7. Op de 'Crew Member Duty' van **A** staat als *Home Base* 'EHAM' (Schiphol airport) vermeld. In een brief van 16 oktober 2018 van Netjets aan **B** 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 **D** Amsterdam vermeld.

2.8. De vliegers ontvangen van medewerkers van Netjets in Portugal per e-mail en via een App op hun iPads instructies voor de vluchten van hun dienst.

2.9. 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.

3. Het verzoek

3.1. De vliegers hebben een verzoek gedaan om ten laste van Netjets een billijke vergoeding toe te kennen ter hoogte van één jaarsalaris, op grond van artikel 7:681 lid 1 van het Burgerlijk Wetboek (hierna: BW). Volgens de vliegers moet een billijke vergoeding worden toegekend, omdat geen sprake is van een rechtsgeldige opzegging, en het ontslag dus in strijd is met artikel 7:671 BW. In dat kader hebben de vliegers gesteld dat de arbeidsovereenkomsten door Netjets zonder hun instemming, zonder toestemming van het UWV en zonder dat sprake is van een dringende reden, zijn opgezegd.

3.2. De vliegers hebben daarnaast verzocht Netjets te veroordelen een transitievergoeding, gefixeerde schadevergoeding en contractuele beëindigingsvergoeding te betalen. De vliegers stellen dat Netjets op grond van artikel 7:673 lid 1 BW een transitievergoeding verschuldigd is, dat Netjets op grond van artikel 7:672 lid 10 BW een vergoeding wegens onregelmatige opzegging verschuldigd is ter hoogte van het loon over de periode van 18 mei 2020 tot 1 september 2020, met aftrek van het betaalde bedrag 'in lieu of notice' en dat Netjets op basis van artikel 3.5 dan wel 3.6 van de arbeidsovereenkomst een contractuele beëindigingsvergoeding ter hoogte van één jaarsalaris verschuldigd is.

3.3. Omdat tussen de vliegers en Netjets sprake is van arbeidsovereenkomsten met grensoverschrijdende aspecten, stellen de vliegers dat het forumkeuzebeding nietig is op grond van artikel 23 van de Verordening (EU) nr. 1215/2012 van het Europees Parlement en de Raad van 12 december 2012 betreffende de rechterlijke bevoegdheid, de erkenning en de

tenuitvoerlegging van beslissingen in burgerlijke en handelszaken (herschikking) (hierna: Brussel I-Bis Verordening). Volgens de vliegers is de Nederlandse rechter bevoegd en is Nederlands recht op het onderhavige geschil van toepassing is, omdat Nederland het land is van waaruit de vliegers gewoonlijk hebben gewerkt. De reis van de vliegers van Schiphol naar de plaats waar de vliegers op een Netjets vliegtuig stapten (ook wel: *positioning* genoemd) was geen woon-werkverkeer; gedurende die reis vielen de vliegers onder het werkgeversgezag en verrichtten zij werkzaamheden. De vliegers ontvingen thuis per e-mail instructies voor de vluchten die zij moesten gaan uitvoeren. Schiphol was de *gateway airport* en daarmee de thuisbasis van vliegers. Gelet op Verordening (EEG) nr. 3922/91 van de Raad van 16 december 1991 inzake de harmonisatie van technische voorschriften en administratieve procedures op het gebied van burgerluchtvaart (hierna: Verordening 3922/91) moet een thuisbasis aangewezen worden. De vliegtuigen van Netjets zijn niet op één specifieke plaats gestationeerd, maar om te bepalen waar de arbeidsinstrumenten zich bevinden kan ook worden gekeken naar bijvoorbeeld de trainingsfaciliteiten.

4. Het verweer

4.1. Netjets heeft bij verweerschrift aangevoerd dat de Nederlandse rechter onbevoegd is en betoogd dat Engels recht op de overeenkomsten van toepassing is. Voor het overige heeft Netjets zich het recht voorbehouden nader (inhoudelijk) verweer te voeren. Volgens Netjets hebben de vliegers geen vaste werkplek of vaste plaats van waaruit zij werkten, zodat bevoegd is de rechter van de plaats waar zich de vestiging (Londen) bevindt die de vliegers in dienst heeft genomen.

4.2. Netjets heeft hiertoe aangevoerd dat het doel van de Brussel I-Bis Verordening is te voorkomen dat procedures in verschillende jurisdicties moeten worden aangebracht, regels inzake de bevoegdheid van gerechten één te maken en de rechtsbescherming van personen te versterken. De Verordening moet autonoom worden uitgelegd.

4.3. Op het verdere verweer van Netjets zal bij de beoordeling nader worden ingegaan.

5. De beoordeling

5.1. De eerste vraag die voorligt is of de kantonrechter bevoegd is over deze zaak te oordelen. In de arbeidsovereenkomsten tussen Netjets en de vliegers staat een forumkeuze voor de Engelse rechter.

5.2. De vraag van welke lidstaat het gerecht bevoegd is om over een internationaal arbeidsgeschil te oordelen, moet worden beantwoord aan de hand van artikel 21 en 23 van de Brussel I-bis Verordening. Deze Verordening heeft verschillende doelstellingen, waaronder het vergemakkelijken van de toegang tot de rechter, onder andere door te voorkomen dat geschillen in verschillende jurisdicties en naar verschillend recht moeten worden beslecht. Het doel van de bijzondere regels voor internationale arbeidsgeschillen, is de bescherming van de werknemer als zwakkere partij.

5.3. Ten aanzien van het forumkeuzebeding volgt uit artikel 23 van de 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 vóór het ontstaan van het voorliggende geschil en het voorziet in de uitsluitende bevoegdheid van de Engelse rechter.

5.4. 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.

5.5. 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. De kantonrechter overweegt in dit verband als volgt.

5.6. In de arresten van 15 maart 2011 (EU:C:2011:151) en 15 december 2011 (EU:C:2011:842) heeft het Hof van Justitie van de Europese Unie ('Hof van Justitie') aanwijzingen gegeven die in het geval van arbeidsverhoudingen in de vervoerssector kunnen worden betrokken bij het vaststellen van de plaats van waaruit een werknemer gewoonlijk werkt. De aanwijzingen volgen uit het antwoord op de volgende vragen:

- (a) in welke staat bevindt zich de plaats van waaruit de werknemer zijn transportopdrachten verricht,
- (b) naar welke plaats keert de werknemer na zijn opdrachten terug,
- (c) in welke plaats ontvangt de werknemer instructies voor zijn opdrachten en organiseert hij zijn werk, en
- (d) op welke plaats bevinden zich de arbeidsinstrumenten.

5.7. In het Ryanair arrest van 14 september 2017 (EU:C:2017:688) heeft het Hof van Justitie bepaald dat *in het geval van omstandigheden zoals in die zaak*, mede in aanmerking moet worden genomen op welke plaats de luchtvaartuigen aan boord waarvan het werk gewoonlijk wordt verricht, gestationeerd zijn. In het Ryanair arrest is tevens bepaald dat het begrip 'plaats waar (of van waaruit) de werknemer gewoonlijk werkt', niet gelijk kan worden gesteld met het begrip 'thuisbasis' in de zin van bijlage III bij Verordening 3922/91, omdat laatstgenoemde Verordening niet naar de Brussel I-Verordening verwijst en evenmin dezelfde doelstellingen heeft. Het begrip thuisbasis vormt echter, zo heeft het Hof van Justitie bepaald, wel een factor die een belangrijke rol kan spelen bij de bepaling van de hiervoor genoemde aanwijzingen om de plaats van waaruit een werknemer gewoonlijk werkt vast te stellen.

5.8. Gelet op het voorgaande 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 van 3922/91 niet per definitie gelijk kan worden gesteld met het door Netjets in onder meer de *Operations Manual* gehanteerde begrip *home base*.

5.9. De thuisbasis in de zin van Verordening 3922/91 wordt als volgt omschreven: *'De locatie die door de exploitant aan het bemanningslid is aangewezen en waar het bemanningslid in de regel een dienstperiode of een reeks dienstperioden aanvangt en beëindigt, en waar, onder normale omstandigheden, de exploitant niet verantwoordelijk is*

voor de accommodatie van het bemanningslid in kwestie. 'In die verordening is het begrip dienstperiode als volgt gedefinieerd: 'De periode die aanvangt wanneer een bemanningslid door de exploitant wordt opgeroepen voor een dienst en die eindigt zodra het bemanningslid vrij van alle diensten is.'

5.10. 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 Netjets vlucht. Daarbij staat vast dat Netjets vanaf het moment dat de vliegers op Schiphol aankomen, niet meer verantwoordelijk is voor de accommodatie van de vliegers.

5.11. In de Ryanair uitspraak was het Ryanair als exploitant die de thuisbasis van de vliegers aanwees. In de voorliggende situatie ligt dat anders en 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 (waarvan de definitie overigens grotendeels overeenkomst met het begrip 'thuisbasis' uit de Verordening 3922/91) weliswaar 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 anders dan in de Ryanair zaak in de voorliggende zaak slechts van beperkte relevantie is bij het bepalen van de hierna te bespreken aanwijzingen (vgl. 5.6.).

5.12. Ad (a) De plaats van waaruit de werknemer zijn transportopdrachten verricht. 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.

5.13. Ad (b) Naar welke plaats keert de werknemer na zijn opdrachten terug? Die plaats was in eerste instantie de eindbestemming van de laatste vlucht van de zesdaagse tour en vandaaruit uiteindelijk de *gateway airport* waar vandaan de vliegers huiswaarts gingen. Dat betekende dat de plaats waar naartoe de vliegers terugkeerden na de zesdaagse tour de plaats van de *gateway airport* was, die, zoals gezegd door de vliegers wordt bepaald.

5.14. Ad (c) Waar ontvangt de werknemer instructies voor opdrachten en waar organiseert de werknemer zijn werk?

De vliegers hebben gesteld dat zij instructies voor opdrachten thuis ontvingen en dat zij ook daar hun werk organiseerden. Netjets heeft daartegenover aangevoerd dat het geven van instructies via een app georganiseerd is en instructies in feite overal kunnen worden ontvangen; de instructies worden vanuit Portugal gegeven. 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. Verbleven zij bijvoorbeeld met hun gezin op een vakantieadres in het buitenland en wezen zij als *gateway airport* aan een luchthaven in de buurt van hun vakantieadres, dan ontvingen zij hun instructies op een mobiel device dat zich dan logischerwijs op dat adres bevond. 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.

5.15. Ad (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. Dat de vliegers ter zitting hebben gesteld dat het onderhoud van de vliegtuigen (tegenwoordig) voornamelijk plaatsvindt op Schiphol maakt dit, mede gelet op de betwisting aan de zijde van Netjets, niet anders.

5.16. 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, sub b, onderdeel i van de 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 zal verklaren om van de verzoeken van de vliegers kennis te nemen.

5.17. De proceskosten komen voor rekening van de vliegers omdat zij kosten hebben veroorzaakt door deze zaak bij de verkeerde rechter aanhangig te maken.

6. De beslissing

De kantonrechter:

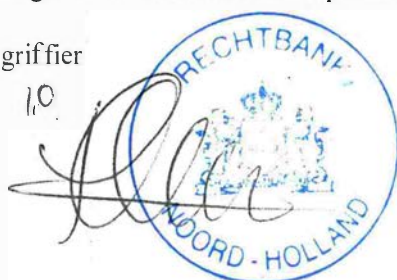
6.1. verklaart zich onbevoegd om van de verzoeken kennis te nemen;

6.2. veroordeelt de vliegers tot betaling van de proceskosten, die tot en met vandaag voor Netjets worden vastgesteld op een bedrag van € 720,- aan salaris van de gemachtigde van Netjets.

6.3. verklaart deze beschikking uitvoerbaar bij voorraad voor wat betreft de proceskostenveroordeling.

Deze beschikking is gewezen door mr. W. Aardenburg, kantonrechter en op bovengenoemde datum in het openbaar uitgesproken in aanwezigheid van de griffier.

De griffier

10


VOOR GROSSE AFGEGEVEN
de griffier

De kantonrechter



