

Postadres Postbus 9239, 1006Ae Amsterdam

KLM Royal Dutch Airlines
t.a.v. de heer A. Slagt, Senior Vice President Industrial
Relations (AMS/GG)
Postbus 7700
1117 ZL LUCHTHAVEN SCHIPHOL

Burgerluchtvaart

T 0900 9690 (lokaal tarief)
F 020--5856215

www.fnvbondgenoten.nl

Datum
25-09-2011

Doorkiesnummer
020-5856203

Ons kenmerk
Zb/qdv/09011

Onderwerp
CAO-afpraak vierde type

Geachte heer Slagt,

Al meer dan een jaar zijn KLM en FNV Bondgenoten/Cabin Pressure met elkaar in overleg over het compenseren van de gevolgen van het door KLM eenzijdig genomen besluit om de CAO-afpraak rond het vliegen van het vierde type te beëindigen. Tot op heden zijn partijen echter niet nader tot elkaar gekomen in het vinden van een redelijke compensatie voor degenen die hierdoor het meest worden geraakt. FNV Bondgenoten/Cabin Pressure ziet in de voorstellen die KLM tot op heden heeft gedaan namelijk geen ruimte die daadwerkelijk recht doet aan compensatie voor het wegvallen van deze werkdrukverzachtende maatregel. Met die reden is het vliegen van vier types tenslotte initieel in de CAO terechtgekomen en door werknemers ook zo ervaren. We delen u dan ook mee dat wij ons niet kunnen vinden in het opzeggen van de CAO-afpraak zoals deze is overeengekomen met de werknemersorganisaties in het Protocol CAO 2007-2009 en 2009-2010. Wij roepen KLM dringend op zich te houden aan de gemaakte afspraak en deze ook als zodanig na te leven.

In het CAO-protocol 2007-2009 werd afgesproken dat, op basis van vrijwilligheid, medewerkers met een dienstverband van 80% of meer aan de drie types waarvoor zij gekwalificeerd zijn een vierde type konden toevoegen, onder voorbehoud van goedkeuring van de Inspectie van Verkeer en Waterstaat (IVW). Vervolgens werd in het CAO-protocol 2009-2010 afgesproken dat de tijdelijke maatregel 'vierde type' structureel zou worden ingevoerd, onder voorwaarde van goedkeuring van IVW en evaluatie in het arbeidsvoorwaardelijk cabineoverleg. De afspraak die tijdens de CAO-onderhandelingen werd gemaakt bracht meer flexibiliteit voor cabinepersoneel bij het aanvragen van reizen en bood zodoende meer invloed op de indeling per vliegtuigtype, die in haar uitwerking bijdroeg aan het verminderen van de werkdruk. Tussen CAO-

partijen is dus gezien het bovenstaande expliciet afgesproken dat IVW nauw betrokken zou zijn bij de definitieve invoering van het vierde type. Deze betrokkenheid maakte het vliegen van vier types een pilot die zou worden geëvalueerd. Het definitief invoeren van de pilot zou uiteindelijk afhangen van de goedkeuring van IVW.

In juli 2009 werd de proef geëvalueerd door KLM, vakbonden (FNV Bondgenoten/Cabin Pressure en VNC) en IVW. Hierbij werd geconcludeerd dat de proef met één jaar zou worden verlengd, omdat bij deze evaluatie bleek dat het aantal metingen over het algemeen te gering was om over significantie te kunnen spreken. Verder kwamen er geen verontrustende resultaten uit de gegevens naar voren (*referentie: AMS/GG.10.067*). KLM gaf destijds te kennen graag een nieuwe uitvraag te willen doen onder cabinepersoneel dat voldeed aan de oorspronkelijke voorwaarden, om zo tot voldoende metingen te kunnen komen om tot op detailniveau conclusies te kunnen trekken. VNC gaf aan dit verzoek alleen te kunnen steunen als het vliegen van een vierde type ook voor deeltijdpercentages onder de 80% zou worden opengesteld (*referentie: br0031 AG/ag*). IVW kon hier echter niet mee akkoord gaan. Daarmee werd uitbreiding van de proef geblokkeerd en gold de regeling alleen voor degenen die zich hier indertijd voor hadden opgegeven.

In het arbeidsvoorwaardelijk overleg tussen KLM en de werknemersorganisaties van 30 september 2010 deelde KLM mee dat zij een zogenaamd "Risk Assessment" had uitgevoerd met betrekking tot het vliegen van vier types. De conclusies die KLM aan de hand van dat 'Risk Assessment' trok waren overwegend negatief, vooral daar waar het ging om het slagingspercentage van betrokkenen bij de 'Flight Safety Recurrent'. Daarnaast werden eventueel te verwachten problemen door toekomstige wijzigingen in Europese regelgeving aangevoerd. In dat kader gaf KLM te kennen de proef te willen verlengen onder de voorwaarde dat het vliegen van vier types slechts zou worden gehandhaafd voor degenen die tot dat moment de benodigde kwalificatie-eisen telkenmale met goed gevolg hadden afgerond. De door KLM getrokken conclusies en de voorwaarden waaronder de proef zou worden voortgezet werden gedeeld met IVW.

In het arbeidsvoorwaardelijk overleg van 2 november 2010 gaf KLM te kennen dat IVW zich kon vinden in de conclusies van de evaluatie en in kon stemmen met het voortzetten van de proef onder de voorwaarden welke eerder door KLM werden aangedragen. Tot de verbazing van FNV Bondgenoten/Cabin Pressure werd tijdens het overleg van 25 november 2010 vervolgens door KLM aangegeven dat men alsnog had besloten om de CAO afspraak eenzijdig te beëindigen, ondanks de instemming van IVW om de proef voort te zetten.

FNV Bondgenoten/Cabin Pressure heeft in reactie op dat besluit van KLM te kennen gegeven verbaasd te zijn over de voortvarendheid waarmee de afspraak rond het vliegen van een vierde type werd beëindigd en dat het niet zo kan zijn dat eenzijdig een streep wordt getrokken door een, door KLM en werknemersorganisaties ondertekende, CAO-afspraken (*referentie: LvdL/qdv/2851*). In het verlengde daarvan heeft FNV Bondgenoten/Cabin Pressure KLM uitdrukkelijk uitgenodigd voor overleg over zowel de wijze waarop de afspraak werd beëindigd, als over de vraag op welke manier het beoogde effect van de CAO-afspraken alsnog kon worden gerealiseerd. Daarnaast heeft FNV Bondgenoten/Cabin Pressure vastgesteld dat er geen besluit van IVW was waarmee de aanvankelijke goedkeuring aan het uitvoeren van de proef werd ingetrokken.

In de daarop volgende arbeidsvoorwaardelijke overleggen van respectievelijk 18 en 31 januari, 16 en 31 maart, 26 mei, 30 juni, 29 juli en 8 september hebben partijen uitvoerig met elkaar gesproken over het compenseren van de gevolgen van het door KLM eenzijdig genomen besluit om de CAO-afspraken rond het vliegen van het vierde type te beëindigen. Partijen zijn echter niet nader tot elkaar gekomen in het vinden van een voor alle partijen aanvaardbaar en passende compensatie, welke recht zou doen aan de gevolgen van het beëindigen van de mogelijkheid om vier types te vliegen.

Het laatste compensatiebod dat KLM op 31 maart 2011 op tafel legde, was voor FNV Bondgenoten/Cabin Pressure onvoldoende om akkoord te kunnen gaan met de eenzijdige opzegging van het CAO-akkoord. Het voorstel van KLM, om alle medewerkers twee zgn. 'Superjokerdagen' te bieden en structureel twee CS-dagen op te laten nemen conform de huidige systematiek, was voor FNV Bondgenoten/Cabin Pressure in dat kader geen passend alternatief. Het ontbreken van gegarandeerde zeggenschap voor de werknemer in het voorstel van KLM én het feit dat de werknemer de bewuste dagen zelf eerder al verdiende door het leveren van een extra inspanning, maakte het gedane 'eindbod' wat betreft FNV Bondgenoten/Cabin Pressure onaanvaardbaar. De achterban van FNV Bondgenoten/Cabin Pressure maakte duidelijk dat men niet zit te wachten op schijnbare zeggenschap over dagen die men zelf verdient of afgesproken heeft. FNV Bondgenoten/Cabin Pressure heeft dan ook tijdens de overleggen meerdere malen aangegeven niet met het KLM-voorstel akkoord te kunnen gaan ter vervanging van de CAO-afspraken omdat die niet in verhouding staat tot het indertijd beoogde doel van de proef: het verlichten van de werkdruk. Het KLM-voorstel wordt door FNV Bondgenoten/Cabin Pressure dan ook als een ontoereikende maatregel aangemerkt.

Het tegenvoorstel van FNV Bondgenoten/Cabin Pressure (afschaffen van de 1/0 Korte Opricht), dat in onze ogen meer recht doet aan de gevolgen voor de werkdruk op

Europa en meer tegemoet komt aan de medewerkers die door de beëindiging van de mogelijkheid om vier types te vliegen worden gedupeerd, werd door KLM van de hand gewezen als zijnde te duur en buitenproportioneel.

In het overleg van 28 juli 2011 bevestigde KLM haar standpunt dat het KLM-voorstel zeer genereus is en dat er niet meer kon worden geboden. Bovendien stelde men dat ook IVW zijn instemming voor voortzetting van de proef zou onthouden als KLM de resultaten van een interne veiligheidsdiscussie met hen zou delen. In dat verlengde verklaarde KLM dat het compensatiebod zou worden geïmplementeerd, ongeacht eventuele instemming van werknemersorganisaties.

FNV Bondgenoten/Cabin Pressure onderstreept dat er door haar geen instemming is, noch zal worden, verleend voor het implementeren van het KLM-voorstel ter compensatie van het beëindigen van de CAO-afspraken betreffende het vierde type. Dat behelst dat wij niet akkoord gaan met het opzeggen van de gemaakte CAO-afspraken zoals overeengekomen in het protocol CAO 2007-2009 en 2009-2010, nu we kunnen concluderen dat er geen passend (gezamenlijk) alternatief is gevonden voor een beëindiging van die CAO-afspraken.

Het begrip 'veiligheid' is voor FNV Bondgenoten/Cabin Pressure altijd een belangrijke issue dat niet ter discussie staat en waarvan de verantwoordelijkheid bij KLM en de overheid ligt. FNV Bondgenoten/Cabin Pressure gaat als werknemersorganisatie echter wel over arbeidsvoorwaarden. Wij wijzen u erop dat een CAO-afspraken een afspraak is waar ook de handtekening van KLM onder staat. Aangezien partijen destijds hebben afgesproken dat IVW, zijnde de onafhankelijke autoriteit voor de vliegveiligheid, een essentiële rol speelt in de totstandkoming van het al dan niet definitief invoeren van het vliegen van vier types, vinden wij het niet meer dan logisch dat het oordeel van IVW m.b.t. de eenzijdige opzegging van de CAO-afspraken met KLM leidend is. Aan de voorkant zijn hierover tenslotte afspraken gemaakt waaraan KLM zich wat ons betreft moet houden.

Sterker nog, wetende dat IVW in ieder geval haar instemming verleende om het vliegen van een vierde type voort te zetten onder de door KLM voorgestelde voorwaarden, zoals in het arbeidsvoorwaardelijk overleg van 25 november 2010 aan ons kenbaar werd gemaakt, stellen wij ons op het standpunt dat KLM vooralsnog de verplichting heeft om aan degenen die voldoen aan de genoemde voorwaarden de mogelijkheid blijft bieden om vier types te vliegen. Wij zullen KLM dan ook houden aan het naleven van de CAO-afspraken en in het verlengde daarvan aan het oordeel van IVW. Voor FNV Bondgenoten/Cabin Pressure geldt: afspraak is afspraak!

Onze leden accepteren niet dat KLM de CAO-afspraken niet nakomt die met FNV Bondgenoten/Cabin Pressure zijn overeengekomen. Onze leden vragen zich dan ook terecht af wat een CAO-afpraak nog waard is als deze zonder instemming van de werknemersorganisaties kan worden opgezegd. Aangezien er geen compensatie is gevonden waar alle betrokken partijen zich in kunnen vinden, achten wij het onacceptabel dat FNV Bondgenoten/Cabin Pressure buitenspel staat. FNV Bondgenoten/Cabin Pressure wenst op basis van het vorenstaande te komen tot een acceptabele oplossing met draagvlak onder onze leden en daarmee binnen uw bedrijf.

Wij willen dan ook op korte termijn met u overleggen over een aanvaardbare oplossing in het naleven van de door partijen gemaakte afspraak, teneinde met elkaar te komen tot een uitlegbaar en aanvaardbaar resultaat. Het door u eenzijdig implementeren van het KLM-voorstel laat dit onverlet.

Wij gaan ervan uit dat in overleg tussen u en ons alsnog gekomen wordt tot naleving van de CAO KLM Cabinepersoneel op basis van de door ons gestelde eisen. Mocht dat in de praktijk niet mogelijk blijken of reageert u niet **vóór 10 oktober 2011, 17.00 uur**, of reageert u afwijzend, dan betekent dit dat wij uitonderhandeld zijn. Op dat moment zullen wij met onze leden een definitief ultimatum vaststellen. Daarbij moet u ermee rekening houden, dat na afloop van het definitieve ultimatum, wij ons het recht middels een gerechtelijke procedure zullen trachten op te eisen.

Met vriendelijke groet,

Zakaria Boufangacha

Bestuurder FNV Bondgenoten/ Cabin Pressure

Cc

Maarten Stienen, Vice Preident Industrial Relations, AMS/GG
Marjanka van Lochem, Consultant Industrial Relations, AMS/GG
MT Inflight
Bestuur KLM sectie VNC
Bestuur UNC
Bestuur FNV Bondgenoten/ Cabin Pressure