

RECHTSPRAAK

# Koninklijke Luchtvaartmaatschappij N.V./Vereniging Nederlands Cabinepersoneel VNC c.s.

## ***Geen beperking collectieve acties cabinepersoneel KLM in verband met nieuwe cao. Geen gebod tot nakoming overlegverplichting.***

Ten behoeve van het cabinepersoneel sluit KLM collectieve arbeidsovereenkomsten met VNC en FNV Cabine. Op alle arbeidsovereenkomsten van het cabinepersoneel van KLM is de cao van toepassing. In de cao 2015-2016 is bepaald dat de looptijd eindigt op 31 maart 2016. Tussen KLM enerzijds en VNC en FNV Cabine anderzijds bestaat een verschil van mening over een pensioenafpraak die KLM in mei 2015 heeft gemaakt met het pensioenfonds cabine. VNC heeft ter zake het pensioengeschil een bodemprocedure aanhangig gemaakt tegen KLM en het betrokken pensioenfonds met als eerst dienende dag 4 oktober 2016. Er hebben diverse gesprekken en overleggen plaatsgevonden over het pensioengeschil en de cao-onderhandelingen (nieuwe cao). Sinds 12 oktober 2016 hebben VNC en FNV Cabine het cabinepersoneel opgeroepen tot het voeren van collectieve actie. KLM vordert in het onderhavige kort geding primair dat de voorzieningenrechter VNC en FNV Cabine zal gebieden om in geval van een collectieve actie waarbij de cabin attendants één uur of langer het werk zullen onderbreken, en overigens ook bij collectieve acties waarbij het werk korter dan één uur, maar langer dan 40 minuten wordt onderbroken, haar leden en anderen op te roepen alleen deel te nemen indien zij zich uiterlijk voor 12 uur 's middags op de dag voorafgaand aan de dag waarop deze actie plaatsvindt, hebben geregistreerd bij KLM. Daarnaast vordert KLM een gebod tot nakoming van de overlegverplichting.

De voorzieningenrechter oordeelt als volgt. VNC en FNV Cabine hebben geen op hen rustende overlegverplichting geschonden door het inhoudelijk overleg over een nieuwe cao afhankelijk te stellen van aanvankelijk het pensioengeschil en later de -1 CA-maatregel (met ingang van 30 oktober 2016 wordt op intercontinentale vluchten, die worden uitgevoerd met vliegtuigen van het type B777/200, A330/300 en B787, in de Economy Class 1 cabin attendant minder ingezet). Met haar eerste vordering beoogt KLM een beperking op het collectieve actierecht van VNC en FNV Cabine te bewerkstelligen. Bij de beoordeling hiervan is de stakingsrechtspraak van de Hoge Raad in het zogenoemde Enerco-arrest (HR 31 oktober 2014, ECLI:NL:HR:2014:3077) en het Amsta-arrest (HR 19 juni 2015, ECLI:NL:HR:2015:1687) van belang. Door KLM is niet bestreden dat de in geding zijnde acties – werkonderbrekingen van 60 minuten – onder het bereik van artikel 6 onderdeel 4 van het ESH vallen. Deze acties

moeten dus in beginsel worden aangemerkt als een rechtmatige uitoefening van het sociale grondrecht op collectieve actie. Derhalve is de vraag aan de orde of de door KLM gevorderde beperking naar de maatstaf van artikel G ESH gerechtvaardigd is. De voorzieningenrechter beantwoordt die vraag ontkennend en overweegt daartoe het volgende. Niet geoordeeld kan worden dat VNC en FNV Cabine in zodanige mate een op hen rustende overlegverplichting hebben geschonden dat het op dit moment voeren van actie niet als ultimum remedium kan worden beschouwd. De door KLM becijferde schade als gevolg van de aangekondigde acties sluit met 3,6 miljoen euro op een aanzienlijk bedrag. Hoewel dit bedrag door FNV Cabine wordt betwist en de juistheid ervan in kort geding niet kan worden vastgesteld, mag gevoeglijk worden aangenomen dat de acties KLM grote financiële schade zullen toebrengen. Financiële schade voor de werkgever is echter nagenoeg inherent aan collectieve acties en zal niet snel leiden tot het oordeel dat een beperking van het actierecht maatschappelijk gezien dringend noodzakelijk is. Dat de schade, ook met een bedrag van 3,6 miljoen euro, disproportioneel is, is onvoldoende aannemelijk geworden. KLM heeft niet aangevoerd dat derden als gevolg van deze acties (financiële) schade zullen leiden.

Ten derde voert KLM aan dat zich een onaanvaardbaar veiligheidsrisico voordoet bij de voorgenomen acties, omdat als gevolg van aanzienlijke hinder voor passagiers het risico op 'unruly passengers' groter wordt. De voorzieningenrechter volgt KLM in de zienswijze dat, mede als gevolg van het te verwachten sneeuwbaaleffect, vele duizenden passagiers van de acties hinder zullen ondervinden. In die zin is dan ook zeker sprake van ingrijpende acties. Die hinder leidt evenwel nog niet tot het oordeel dat zich een onaanvaardbaar veiligheidsrisico voordoet. Het algemene ervaringsgegeven dat passagiers die (veel) langer in een vliegtuig moeten wachten dan voorzien, zich onaangenaam kunnen gaan gedragen en boos, gestrest en zelfs agressief kunnen worden, is voor een dergelijk vergaande conclusie bepaald onvoldoende. De voorzieningenrechter heeft zich bij dit oordeel rekenschap gegeven van de uitspraken die zijn gedaan in de zaken Rechtbank Noord-Holland 11 augustus 2016 (ECLI:NL:RBNHO:2016:6696), Rechtbank Noord-Holland 12 augustus 2016 (ECLI:NL:RBNHO:2016:6755) en Hof Amsterdam 26 augustus 2016 (ECLI:NL:GHAMS:2016:3472), waarin het veiligheidsrisico wel doorslaggevend werd geacht. Anders dan in de daar aan de orde zijnde situaties is op dit moment geen sprake van topdrukke op Schiphol wegens zomervakantie en evenmin is een verhoogde terrorismedreiging gebleken. KLM heeft betoogd dat de door haar gevraagde – in haar ogen minieme – beperking van het actierecht in de vorm van een voorafgaande registratie van actievoerders de operatie beheersbaar houdt. Die beheersbaarheid is op zichzelf genomen juist, maar in navolging van VNC en FNV Cabine acht de voorzieningenrechter die registratie niet een minieme beperking van het actierecht. Integendeel, de gevraagde registratie, bij KLM zelf, is voor werknemers intimiderend en kan grote invloed hebben op de actiebereidheid. Daarmee grijpt de beperking diep in in de verhouding tussen actievoerders en KLM. Bij de beoordeling van de gevraagde beperking op het actierecht heeft de voorzieningenrechter verder nog gelet op het doel van de acties (het van tafel krijgen van de -1 CA-maatregel), op de aard van de acties (een werkonderbreking van 60 minuten voorafgaand aan iedere vlucht), op de opbouw ervan (oplopend van 10 minuten, via 20 en 40 minuten naar de nu in geding zijnde

60 minuten), de wijze van aankondiging, aanzegging en het veiligheidsoverleg dat telkens voorafgaand aan een actie wordt gevoerd. Al het voorgaande leidt tot het oordeel dat de gevorderde beperking van het actierecht niet als maatschappelijk dringend noodzakelijk moet worden aangemerkt en dus niet gerechtvaardigd is. De in dit verband gevraagde voorziening wordt geweigerd.

---

**Instantie:** Rechtbank Noord-Holland

**Datum uitspraak:** 08-11-2016

**ECLI:** ECLI:NL:RBNHO:2016:9238

**Zaaknummer:** C/15/250585 / KG ZA 16-858

**Rechters:** S. Sicking

**Advocaten:** J.M. van Slooten, M.A. Visser en L. Sprengers

**Wetsartikelen:** 6 lid 4 ESH