

RECHTSPRAAK

Ondernemingsraad KLM/KLM

Besluit KLM met 1 cabin attendant minder te werken valt niet onder artikel 25 WOR.

Feiten

Bij KLM zijn ongeveer 30.000 werknemers werkzaam, verspreid over vijftien bedrijfsonderdelen. De werknemers kunnen in drie domeinen worden verdeeld: grondpersoneel, cabinepersoneel en het vliegend personeel. Op alle arbeidsovereenkomsten van het cabinepersoneel is de cao voor het KLM-cabinepersoneel (hierna: de cao) van toepassing. Deze cao sluit KLM af met de vakbonden Vereniging voor Nederlands Cabinepersoneel (hierna: VNC) en FNV Cabine (hierna gezamenlijk ook: de bonden). KLM heeft één ondernemingsraad ingesteld. Deze heeft op de voet van artikel 15 lid 1 van de Wet op de ondernemingsraden (WOR) per bedrijfsonderdeel onderdeelcommissies ingesteld, die binnen KLM worden aangeduid als groepscommissie (hierna: GC). GC31 is de groepscommissie voor het cabinepersoneel en het grondpersoneel van het bedrijfsonderdeel Inflight Services. Sinds oktober 2015 voeren KLM en de bonden overleg om te komen tot een nieuwe cao en KLM beoogde in dat kader afspraken te maken over verhoging van de productiviteit en kostenverlaging voor 2016 en 2017. Het overleg is echter gestagneerd in verband met een meningsverschil over pensioen. Op 10 december 2015 heeft KLM een aanpassing van de cabinebezetting op Europese bestemmingen ingevoerd in die zin dat op een aantal vluchten binnen Europa één cabinebemanninglid minder ingezet wordt. Tot 30 oktober 2016 was de cabinebezetting op intercontinentale vluchten (hierna ook: ICA vluchten) met de vliegtuigtypen B777-200, A330-300 en B787 als volgt: één senior purser, één purser, drie cabin attendants (in de stukken ook aangeduid als: CA's) met twee banden en vijf cabin attendants met één band. KLM heeft de bonden het voorstel gedaan om de in de cao vastgelegde taken en verantwoordelijkheden van de purser en senior purser op ICA vluchten te wijzigen, in die zin dat op de ICA vluchten nog maar één leidinggevende in plaats van twee leidinggevendenden (de purser en senior purser) 'boven de sterkte' wordt ingezet en de purser aldus 'in de sterkte' kan worden ingezet (wat inhoudt dat de purser, anders dan nu het geval is, een vast werkgebied en vast aantal passagiers wordt toegewezen). Zoals hiervoor onder 2.7 is vermeld, is het cao-overleg met de bonden echter gestagneerd. Op 19 september 2016 heeft KLM in de nieuwsbrief KLM Inflight Service Special (een interne nieuwsbrief) een maatregel aangekondigd, die kort gezegd inhoudt dat met ingang van 30 oktober 2016 op de onder 2.9 genoemde vliegtuigtypen met één cabin attendant minder wordt gewerkt (hierna ook: de -1CA-maatregel). De ondernemingsraad is hiervan op genoemde datum telefonisch op de hoogte

gesteld. Bij brief van 26 september 2016 aan Executive Vice President bij Inflight Services, heeft de voorzitter van GC31 zich namens GC31 op het standpunt gesteld dat de -1CA-maatregel op grond van artikel 25 lid 1 WOR middels een adviesaanvraag aan GC31 voorgelegd had moeten worden omdat daardoor ingrijpende wijzigingen in de producten/diensten en in de productie- of werkmethoden plaatsvinden. GC31 heeft voorts een aantal vragen gesteld over de gevolgen van de maatregel voor de rol van de purser en de werkmethoediek en haar zorgen uitgesproken over de kwaliteit van het product, de werkdruk voor de bemanning en onderlinge spanningen. Dit heeft niet tot het gewenste resultaat geleid. De ondernemingsraad heeft aan zijn verzoek ten grondslag gelegd dat KLM bij afweging van alle betrokken belangen niet in redelijkheid heeft kunnen komen tot het besluit om met ingang van 30 oktober 2016 op (een deel van) haar intercontinentale vluchten te gaan werken met één cabinebemanninglid minder (de -1CA-maatregel), omdat zij heeft nagelaten de ondernemingsraad in de gelegenheid te stellen om voorafgaand aan het nemen van dit besluit advies uit te brengen. Volgens de ondernemingsraad is sprake van een adviesplichtig besluit overeenkomstig het bepaalde in artikel 25 lid 1 onderdeel d en/of e WOR.

Oordeel Ondernemingskamer

De Ondernemingskamer oordeelt als volgt. De inzet van deze procedure is de vraag of het besluit tot het treffen van de -1CA-maatregel al dan niet een besluit is tot belangrijke inkrimping, uitbreiding of andere wijziging van de werkzaamheden van de onderneming in de zin van artikel 25 lid 1 onderdeel d WOR of belangrijke wijziging in de organisatie van de onderneming, dan wel in de verdeling van bevoegdheden binnen de onderneming in de zin van artikel 25 lid 1 onderdeel e WOR.

Besluit met 1 cabin attendant minder te werken valt niet onder artikel 25 WOR

Het besluit houdt in dat één cabin attendant minder wordt ingezet op bepaalde ICA vluchten; het cabinepersoneel op deze vluchten wordt daarmee teruggebracht van tien naar negen medewerkers. De vluchten die erdoor geraakt worden vormen 40% van de ICA vluchten en 14% van alle vluchten (intercontinentaal en Europees). De service aan de passagiers, de veiligheidsprocedures en de functiebeschrijvingen van het cabinepersoneel blijven ongewijzigd. De maatregel heeft een taakverzwaring voor het cabinepersoneel tot gevolg: het werkgebied van de cabin attendants (het aantal passagiers aan wie een individuele cabin attendant service verleent) wordt groter en dit heeft tot een aantal wijzigingen in de werkinstructies geleid, terwijl van de (senior) purser zo nodig meer praktische bijstand aan de cabin attendants wordt verwacht. Niet betwist is dat de regeling in de cao er niet aan in de weg staat dat de (senior)purser meehelpt met de reguliere service en dat dit past binnen de functieomschrijving. Ook als in dit geval alleen het bedrijfsonderdeel Inflight Services wordt beschouwd als 'de onderneming' als bedoeld in artikel 25 lid 1 WOR, kan niet worden geconstateerd dat het besluit leidt tot een belangrijke wijziging van de werkzaamheden van de onderneming in de zin van artikel 25 lid 1 onderdeel d WOR. Inflight Services levert dezelfde diensten als voorheen en de werkzaamheden die het cabinepersoneel moet verrichten, zijn in essentie dezelfde gebleven. De wijzigingen op operationeel niveau zijn in dat verband van

onvoldoende gewicht. De Ondernemingskamer acht het besluit voorts niet van dien aard dat dit kan worden gekwalificeerd als een besluit in de zin van artikel 25 lid 1 onderdeel e WOR. Zoals KLM heeft aangevoerd, betreft het besluit een productiviteitsmaatregel. Met instandhouding van de bestaande taken en bevoegdheden, moet het cabinepersoneel met minder medewerkers – en met enige aanpassing in de werkmethoediek – hetzelfde werk verrichten. Dit leidt ontegenzeggelijk tot vergroting van de werkdruk op de vluchten waarvoor de maatregel geldt. Het gaat echter om verzwarening van de (op zichzelf ongewijzigd gebleven) eigen werkzaamheden en niet kan worden geconstateerd dat deze gepaard gaat met een ingrijpende wijziging van de taken en verantwoordelijkheden van een groot deel van het cabinepersoneel, zoals de ondernemingsraad stelt. Dat aan het besluit daadwerkelijk reële veiligheidsrisico's zijn verbonden, heeft de ondernemingsraad tegenover het verweer van KLM onvoldoende toegelicht. Dit geldt ook voor de stelling dat de service aan de passagiers in het gedrang komt, waaraan niet afdoet dat het serviceniveau logischerwijs enige gevolgen van de maatregel zal ondervinden. De Ondernemingskamer heeft zich vervolgens de vraag gesteld of het besluit weliswaar formeel gezien strekt tot het inzetten van een cabin attendant minder, maar materieel gezien leidt tot een wijziging in de taken en verantwoordelijkheden van de purser (een wijziging die KLM door middel van door haar gewenst overleg met de bonden op zichzelf ook nastreeft). De Ondernemingskamer is van oordeel dat hiervoor echter te weinig concrete aanknopingspunten voorhanden zijn. Zoals hiervoor al overwogen, behoort het al tot de taak van de (senior)purser zo nodig mee te helpen met de service aan boord. In het licht van het vorenstaande en tevens in aanmerking nemend dat het besluit (1) enerzijds weliswaar het overgrote merendeel van de Inflight Services-medewerkers treft, maar anderzijds betrekking heeft op een relatief beperkt aantal vluchten (40% van de ICA vluchten en 14% van alle vluchten) en (2) niet leidt tot een vermindering van het aantal arbeidsplaatsen, komt de Ondernemingskamer tot de conclusie dat het besluit niet strekt tot belangrijke wijziging in de organisatie van het onderdeel Inflight Services.

Instantie: Gerechtshof Amsterdam

Datum uitspraak: 26-01-2017

ECLI: ECLI:NL:GHAMS:2017:172

Zaaknummer: 200.201.647/01 OK

Rechters: G.C. Makkink, A.M.L. Broekhuijsen-Molenaar, M.M.M. Tillema, P.G. Boumeester en R.A.H. van der Meer

Advocaten: J.D.A. Domela Nieuwenhuis, P.G. Vestering en J.S. Hidajat-Engelsman

Wetsartikelen: 25 WOR