

Cao-akkoord 2024-2025 (Madjoe-akkoord)

1. De **KONINKLIJKE LUCHTVAART MAATSCHAPPIJ N.V.**, gevestigd te Amstelveen, verder aangeduid als "KLM",
2. Het **ALTERNATIEF VOOR VAKBOND**, gevestigd te Leidschendam, verder aangeduid als "AVV",

en
3. De **VERENIGING NEDERLANDSE VERKEERSVLIEGERS**, gevestigd te Badhoevedorp, gemeente Haarlemmermeer, verder aangeduid als "VNV".

Nemen in overweging dat:

- Voornoemde partijen een nieuwe cao met elkaar wensen te sluiten genaamd de 'cao KLM Cargo-vliegers', waarbij deze nieuwe cao wordt beschouwd als de opvolger van de "cao voor vliegers Martinair Holland N.V.";
- KLM met deze cao-afspraken de vlieger die tewerkgesteld is bij Martinair¹ dezelfde structurele procentuele loonsverhogingen biedt, zoals die vanaf 2022 per cao bij de andere KLM-domeinen zijn overeengekomen en uitgekeerd;
- De looptijd van de cao KLM Cargo-vliegers nu gelijkloopt met de andere KLM-domeinen (cockpit, cabine en grond), te weten tot en met 28 februari 2025;
- KLM, AVV en VNV hebben niet de intentie om het afsluiten van deze cao aan elkaar tegen te werpen in (toekomstige) juridische procedures.

En komen in het kader van de cao KLM Cargo-vliegers, voorheen de cao voor vliegers Martinair Holland N.V., de volgende afspraken overeen:

1. Looptijd

1 januari 2024 tot en met 28 februari 2025.

2. Loon

De salarissen zullen structureel verhoogd worden met 14,7% per 1 maart 2024 en 3% per 1 juli 2024. De verhoging zal zo spoedig mogelijk na ratificatie van het akkoord worden doorgevoerd.

Indien de door het CBS vastgestelde 'Jaarmutatatie afgeleide consumentenprijsindex²' in december 2024 meer is dan 3% (t.o.v. december 2023), dan volgt per 1 januari 2025 een loonsverhoging ter hoogte van het verschil met een maximum van 2%. In verband met het vaststellingsmoment van deze consumentenprijsindex wordt deze potentiële loonsverhoging uiterlijk per maart 2025 geïmplementeerd, met terugwerkende kracht per 1 januari 2025.

¹ AVV laat zich met het ondertekenen van deze cao expliciet niet uit over deze vraag of de term 'tewerkgesteld bij Martinair' correct is.

² [Jaarmutatatie consumentenprijsindex, vanaf 1963 \(cbs.nl\)](https://www.cbs.nl/uk-1963-2024/jaarmutatatie-consumentenprijsindex)

3. Eenmalige (terugwerkende) uitkering

Tegelijk met het salaris van juni 2024, of zo spoedig mogelijk nadat ratificatie bij zowel VNV als AVV heeft plaatsgevonden, wordt aan alle vliegers die op 30 juni 2024 een arbeidsovereenkomst hebben en daaruit over die maand salaris ontvangen, een eenmalige bruto uitkering betaald. De grondslag van deze uitkering is het ontvangen salaris in onderstaande periodes vermeerderd met vakantiegeld. De hoogte van de uitkering is de som van:

- 2,0% over de grondslag voor de periode 1 oktober 2022 tot 1 januari 2023;
- 4,0% over de grondslag voor de periode 1 januari 2023 tot 1 maart 2023;
- 6,1% over de grondslag voor de periode 1 maart 2023 tot 1 september 2023;
- 8,2% over de grondslag voor de periode 1 september 2023 tot 1 oktober 2023;
- 14,7% over de grondslag voor de periode 1 oktober 2023 tot 1 maart 2024.

De eenmalige bruto uitkering bevat tevens:

- een correctie van de eindejaarsuitkering over 2022 gebaseerd op 12x het met 2% verhoogde brutosalaris van december 2022 en een correctie van de eindejaarsuitkering over 2023 gebaseerd op 12x het met 14,7% verhoogde brutosalaris van december 2023.
- een correctie van de werkgeversbijdrage levensloop, pensioenpremietoelage ² en werknemerspensioenpremie gebaseerd op de verhoogde bijdragegrondslag per januari 2023 en januari 2024 (aangepast voor bovenstaande verhogingen van brutosalaris en eindejaarsuitkering) en de verhoogde percentages pensioenpremietoelage 2.

Daarnaast zal KLM aan (erfgenamen van) vliegers die in de periode 1 oktober 2022 tot en met 30 juni 2024 zijn gepensioneerd of overleden, een eenmalige bruto uitkering betalen. Bepaling van de hoogte van de uitkering vindt volgens dezelfde systematiek plaats met dien verstande dat de eenmalige uitkering wordt berekend over de periode waarover de gepensioneerde of overleden vlieger salaris heeft ontvangen.

4. Winstdelingsregeling

Vanaf 1 januari 2023 heeft de vlieger recht op een KLM-winstdelingsregeling zoals omschreven in de nota van wijzigingen bij dit protocol. Dit betekent dat een eerst mogelijke winstuitkering zal plaatsvinden vanaf april 2024, of zo spoedig mogelijk nadat ratificatie bij zowel VNV als AVV heeft plaatsgevonden.

5. Levensloop

Per 1 januari 2024 wordt de afspraak waarmee vliegers voor een bepaalde periode 1% van hun levensloopbijdrage afdragen, beëindigd. Vanaf deze datum zal KLM 7% levensloopbijdrage aan vliegers uitkeren. Dit zal worden doorgevoerd vanaf de salarisbetaling van juni 2024, of zo spoedig mogelijk nadat ratificatie bij zowel VNV als AVV heeft plaatsgevonden.

6. Werkgelegenheidsbescherming

Gedurende de periode tot 1 april 2026 zullen er geen gedwongen ontslagen plaatsvinden om bedrijfseconomische redenen. Dit betekent dat in voornoemde periode Bijlage 13, artikel 13.1.2 (overtolligheid) inclusief de maatregelen genoemd in artikel 13.3.1 tot en met 13.3.4 van de cao door KLM niet voor 1 april 2026 zullen worden toegepast. Dit laat onverlet dat boventaligheid voor 1 april 2026 wel kan worden vastgesteld (13.1.1) en dat de daarbij behorende maatregelen uit Bijlage 13 (zijnde artikel 13.2.1 en artikel 13.2.3) uitgevoerd kunnen worden.

³ Pensioenpremietoelage 1 is gebonden aan het wettelijk maximum en wijzigt daardoor niet.

7. Onderzoek pensioenresultaat

KLM, VNV en AVV doen gedurende de looptijd van deze cao een onderzoek naar de ontwikkelingen van het pensioen van de KLM-vlieger tewerkgesteld bij Martinair sinds 1 januari 2014. Dit onderzoek betreft de inhoud en uitvoering van de geldende pensioenregeling. KLM, AVV en VNV beogen dit onderzoek in september 2024 af te ronden en zullen de conclusies in het arbeidsvoorwaardelijk overleg bespreken.

8. Disclaimer

De volgende tekst zal onder Hoofdstuk 4 van de cao als een nieuw artikel worden opgenomen:

"KLM en werknemersorganisaties komen overeen dat indien onherroepelijk in rechte komt vast te staan dat de cao voor KLM-vliegers op vleugelvliegtuigen (hierna: KLM Cockpit-cao) (al dan niet met terugwerkende kracht) van toepassing is op één of meer vliegers die onder de werkingssfeer van de cao voor KLM-vliegers tewerkgesteld bij Martinair (hierna: de cao KLM Cargo-vliegers) valt/ vallen, de toepassing van de cao KLM Cargo-vliegers op deze vlieger(s) eindigt met ingang van de door de rechter vastgestelde datum dat hij/zij onder de KLM Cockpit-cao valt/ vallen. In dat geval is en blijft de KLM Cockpit-cao (eventueel met terugwerkende kracht) op hem/ hen van toepassing vanaf het door de rechter vastgestelde moment en vanaf het moment dat de uitspraak onherroepelijk is, ongeacht of de betreffende vlieger(s) wel of niet lid is/ zijn of lid is/ zijn geweest van een vakbond."

9. Actualisatie cao op naam werkgever en werknemersorganisaties

KLM, AVV en VNV zullen gezamenlijk de cao KLM Cargo-vliegers actualiseren ten aanzien van de toetreding van KLM als werkgever en AVV als nieuwe werknemersorganisatie.

In de actualisatie zal een onderscheid worden gemaakt in de taken en verantwoordelijkheden van KLM als werkgever en de taken en verantwoordelijkheden van Martinair als operator. Daarnaast zal "VNV" of "werknemersorganisatie" vervangen worden door "werknemersorganisaties". De uitkomst van deze tekstuele inrichting zal geen onderdeel zijn van dit protocol, maar zal op een later moment plaatsvinden en separaat ter ratificatie aan VNV en AVV worden aangeboden.

10. Aanpassing naam cao en ondertekening

De huidige naam van de cao, te weten "Cao voor vliegers Martinair Holland N.V." wordt met ingang van 1 januari 2024 aangepast naar "Cao KLM Cargo-vliegers". De nieuwe cao KLM Cargo-vliegers wordt als opvolger beschouwd van de "Cao voor vliegers Martinair Holland N.V.". KLM tekent als enige werkgever de cao KLM Cargo-vliegers 2024-2025.

11. Operatie NBO-AMS

Gedurende de looptijd van deze cao zal de vlucht NBO-AMS, in geval deze als nachtvlucht is gepland, naar "best effort" door Martinair met drie vliegers worden gevlogen. Dit houdt in dat Martinair op basis van beschikbaarheid een derde vlieger inzet op NBO-AMS vluchten.

Daarnaast gelden de volgende voorwaarden:

- Bij iedere vlieger met een fulltime dienstverband of een dienstverband van 90% zullen tussen 1 maart 2024 en 28 februari 2025 maximaal 6 nachtvluchten single crew ingedeeld worden, vertrekkend vanuit NBO met bestemming AMS.
- Bij vliegers met een dienstverband van 80% of minder zullen tussen 1 maart 2024 en 28 februari 2025 maximaal 5 nachtvluchten single crew ingedeeld worden, vertrekkend vanuit NBO met bestemming AMS.
- Indien een vlieger in de looptijd van de afspraak van arbeidsduur wijzigt, wordt het bijbehorende aantal nachtvluchten niet aangepast.
- Uitzondering op de punten a t/m c is een indeling op eigen verzoek voor NBO-AMS boven de maximale 6 of 5 nachtvluchten single crew.

- e) Indien een nachtvlucht NBO-AMS die gepland is met augmented crew door operationele problemen alsnog met single crew dient te worden uitgevoerd, zal de vlieger indien hij hierdoor het maximale aantal van 6 of 5 overschrijdt aansluitend gecompenseerd worden met 2 lokale nachtrusten. Dit is van toepassing indien het niet mogelijk is om de verzwaring op tijd naar NBO te positioneren, ook niet middels positioning met een andere carrier. Indien de nachtrusten niet alle aansluitend in werktijd kunnen worden genoten, worden de lokale nachtrusten die in vrije tijd vallen omgezet in premiedagen waarbij één lokale nachtrust gelijk staat aan één premiedag.
- f) De afspraak hangt samen met het netwerk geldend op het moment van ratificatie van de afspraken. Indien het netwerk tijdens de looptijd van deze afspraak wijzigt, treden partijen in overleg over deze afspraak en de noodzaak om tot wijziging over te gaan.

12. Aviaso-gemiddelde

Schematijden zullen worden vastgesteld middels de data van actuele bloktijden van 5 voorgaande seizoenen uit het Aviaso-systeem of een opvolger daarvan, voor zover deze data beschikbaar zijn, met een minimum van de laatste 3 betreffende seizoenen. In geval van grote onvoorzienbare omstandigheden op routes, kunnen in overleg tussen KLM, AVV en VNV nieuwe representatieve tijden worden vastgesteld.

Bijlage 7, art. 7.2.4.(6a) zal conform worden aangepast.

13. Ontbijtfaciliteit VCP

De operator Martinair zal zich inspannen om de ontbijtfaciliteit op het station VCP, ten behoeve van de bemanning van het vroege vertrek, te verbeteren c.q. anders in te richten.

14. Augmented crew operaties (aflossen zonder rustgelegenheid)

Bij de operator Martinair zijn zogenaamde augmented crew-operaties zonder rustgelegenheid niet meer mogelijk. Het hele artikel 7.2.4 zal om die reden herschreven worden. Alle verwijzingen naar 'aflos zonder rustgelegenheid' zullen verwijderd worden.

15. Beperking roosterwijzigingen (gepubliceerd rooster)

Gelijk aan de recente aanpassing in het Operations Manual van Martinair (OM-A 7.1.4(I)), zal de afspraak met betrekking tot beperking van de toepassing van roosterwijzigingen worden vastgelegd in de cao.

16. CBT (Computer Based Trainingen)

De studietijd die gemoeid is met e-learning voor een vereist trainingsonderdeel wordt niet ingeroosterd. De vlieger is zelf verantwoordelijk voor het tijdig doen van de training en bepaalt zelf in eigen tijd wanneer de training gevolgd wordt. Bijlage 31 van de cao zal hiervoor worden aangepast.

17. Autodienst crew

De vlieger zal vanaf een nader te bepalen moment, maar in ieder geval binnen de looptijd van de cao, gebruik kunnen maken van de regeling *Vervoer Bemanningsleden* zoals omschreven in de nota van wijzigingen van dit protocol. Het moment waarop de vlieger hiervan gebruik kan maken, wordt bepaald door de termijn die nodig is voor het doorvoeren van de noodzakelijke aanpassingen teneinde de vlieger gebruik te kunnen laten maken van de regeling.

18. Faciliteitenregeling en vergadertijd

De regeling *Vergadertijd* in Bijlage 20 van de cao zal zodanig worden aangepast dat deze niet strijdig is met de faciliteiten die KLM aan haar werknemersorganisaties aanbiedt. Tevens zal de toekenning van 1 beschikbaar gestelde vakantiedag per vlieger aan elke erkende werknemersorganisatie, zoals opgenomen in artikel 20.3, plaatsvinden naar rato van het aantal actieve vliegers dat, blijkens een door de betreffende werknemersorganisatie aangeleverde accountantsverklaring, op 1 januari van het jaar lid is van de betreffende werknemersorganisatie.

Aldus, inclusief bijlagen, overeengekomen op 23 februari 2024 en ondertekend op ...

Vereniging Nederlandse Verkeersvliegers: Koninklijke Luchtvaart Maatschappij N.V.:

R.G.M. Stegers
Vicepresident VNV

M.I. Kartman
EVP HR & Industrial Relations

Alternatief voor Vakbond:

M.J. Pikaart
Voorzitter AVV

Bijlagen: Nota van wijzigingen bij Cao-akkoord 2024-2025 (Madjoe-akkoord) (AMS/HB.24.033)

Bijlagen:**- Nota van wijzigingen bij Cao-akkoord 2024-2025 (Madjoe-akkoord)
(AMS/HB.24.033)**

De "Cao voor vliegers Martinair Holland N.V." wordt met ingang van 1 januari 2024 aangepast naar "Cao KLM Cargo-vliegers". De naam "cao voor vliegers Martinair Holland N.V." wordt aldus overal in de cao vervangen. Daarnaast worden de tussen KLM, AVV en VNV overeengekomen wijzigingen verwerkt in de cao KLM Cargo-vliegers 2024-2025, welke de opvolger is van de cao voor vliegers Martinair Holland N.V.

Bladzijde 2 van de cao

Op bladzijde 2 van de cao wordt onder het 4de gedachtestreepje de volgende tekst toegevoegd:

"- Deze cao KLM Cargo-vliegers wordt beschouwd als opvolgende cao van de cao voor vliegers Martinair Holland N.V.". In de formalisering hiervan, zal KLM deze wijzigingen doorgeven aan het Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid."

Looptijd

Hoofdstuk 3, artikel 3.13 wordt vervangen door de volgende tekst:

"Artikel 13.1 - Looptijd van de CAO

De cao treedt in werking op 1 januari 2024 en eindigt op 28 februari 2025."

Loon

In Bijlage 2 van de cao wordt artikel 2.1.6 geheel verwijderd en wordt artikel 2.2 vervangen door de volgende tabellen en aanvullende tekst:

2.2 Salarisschaal voor Vliegers

Met ingang van 1 maart 2024 (14,7% verhoging) Met ingang van 1 juli 2024 (3,0% verhoging)

Periodiek	SCHAAL P 01	SCHAAL P 02	Periodiek	SCHAAL P 01	SCHAAL P 02
	<i>Eerste Officier</i>	<i>Gezagvoerder</i>		<i>Eerste Officier</i>	<i>Gezagvoerder</i>
0	3,990.07	--	0	4,109.77	--
1	5,433.80	--	1	5,596.81	--
2	6,097.30	--	2	6,280.22	--
3	6,762.77	--	3	6,965.65	--
4	7,425.00	--	4	7,647.75	--
5	7,900.39	--	5	8,137.40	--
6	8,374.52	--	6	8,625.76	--
7	8,849.94	--	7	9,115.44	--
8	9,324.07	10,841.75	8	9,603.79	11,167.01
9	9,798.82	11,364.52	9	10,092.79	11,705.46
10	10,272.30	11,886.62	10	10,580.47	12,243.22
11	10,747.72	12,408.75	11	11,070.15	12,781.01
12	11,224.42	12,931.54	12	11,561.15	13,319.49
13	11,697.24	13,452.99	13	12,048.16	13,856.58
14	12,172.70	13,975.77	14	12,537.88	14,395.04
15	12,647.44	14,498.52	15	13,026.86	14,933.47
16	13,121.57	15,020.63	16	13,515.21	15,471.25
17	13,596.95	15,542.11	17	14,004.86	16,008.38
18	14,071.11	16,063.55	18	14,493.24	16,545.46
19	14,545.50	16,586.98	19	14,981.86	17,084.59
20	15,019.87	17,109.12	20	15,470.47	17,622.40
21	--	17,630.86	21	--	18,159.78
22	--	18,152.69	22	--	18,697.27
23	--	18,676.74	23	--	19,237.04
24	--	19,198.85	24	--	19,774.82
25	--	19,720.97	25	--	20,312.60

Indien de door het CBS vastgestelde 'Jaarmutatie afgeleide consumentenprijsindex'⁴ in december 2024 meer is dan 3% (t.o.v. december 2023), dan volgt per 1 januari 2025 een loonsverhoging ter hoogte van het verschil met een maximum van 2%. In verband met het vaststellingsmoment van deze consumentenprijsindex wordt deze potentiële loonsverhoging uiterlijk per maart 2025 geïmplementeerd, met terugwerkende kracht per 1 januari 2025."

Winstdelingsregeling

In Hoofdstuk 10 van de cao wordt artikel 10.12 vervangen door de volgende titel en tekst:

"Artikel 10.12 – Winstdelingsregeling KLM

- (1) Aan de vlieger wordt vanaf 1 januari 2023 jaarlijks een winstafhankelijke variabele beloning toegekend op basis van onderstaande winstdelingstabel via lineaire interpolatie.
- (2) De uitkering uit hoofde van deze winstdelingsregeling vindt plaats aan alle op 31 december van enig jaar in dienst zijnde KLM-vliegers tewerkgesteld bij Martinair en wordt berekend over 12 maal het op 31 december van enig jaar geldende maandsalaris c.q. ziekengeld of uitkering volgens bijlage 3 van het jaar waarover de winstdelingsuitkering plaatsvindt.

⁴ [Jaarmutatie consumentenprijsindex, vanaf 1963 \(cbs.nl\)](https://www.cbs.nl)

- (3) In geval van indiensttreding, beëindiging van de actieve dienst, non-activiteitsperioden (ingevolge art. 6.17 of art. 9.3) of overgang naar een ander deeltijdpercentage in de periode van 1 januari t/m 31 december van het jaar waarover de winstdelingsuitkering wordt bepaald, wordt de winstdelingsuitkering naar rato berekend en uitbetaald op basis van het aantal dagen in actieve dienst dan wel naar rato van het deeltijdpercentage op 31 december.

De uitkering is niet pensioengevend. Uitbetaling vindt plaats in april met het aprilsalaris van het daaropvolgende boekjaar.

Bij uitdiensttreding (anders dan door overlijden of pensionering) geldt voorts dat een winstdelingsuitkering slechts wordt toegekend indien de medewerker in de referentieperiode gedurende tenminste 3 maanden in actieve dienst is geweest.

- (4) Winstdelingstabel:

Operating margin t/m 3.7%	Uitkering 0%
Operating margin van 3.7 tot 11.3%	Uitkering lineair van 0 tot 20%
Operating margin >11.3%	Uitkering 20%

Operating margin, zijnde het Current Operating Income van de KLM-groep (excl. Transavia) over een geheel boekjaar (inclusief IFRS pensioenasset) uitgedrukt als percentage van de jaaromzet van de KLM-groep (excl. Transavia) conform de geldende boekhoudkundige regels en goedgekeurd door de externe accountant.

- (5) IFRS

- a. De winstdeling over 2023 en de jaren daarna wordt bepaald op basis van de gerapporteerde "Adjusted income from operating activities (as per Air France KLM Group reporting)" van de KLM-groep (exclusief Transavia). Hierop vindt een correctie plaats voor de interestlasten van operational leases ('interest on lease debt') van de KLM-groep (exclusief Transavia). De correctie gaat structureel plaatsvinden.
- b. Daarnaast komen partijen overeen dat, in geval van toekomstige nieuwe boekhoudkundige (IFRS-) aanpassingen (en/of technische aanpassingen vanuit de externe accountants van KLM) de winstdeling, indien dit een effect heeft op de regeling, in overleg zal worden herijkt teneinde op een materieel vergelijkbaar resultaat uit te komen zoals de in de andere KLM-domeinen overeengekomen winstdelingsregeling in de cao-protocollen 2015-2017, tenzij gezamenlijk anders wordt besloten. KLM zal de vakbonden in voorkomende gevallen zo spoedig mogelijk op de hoogte stellen van relevante boekhoudkundige aanpassingen.
- c. De in dit artikel genoemde technische correctie zal van toepassing zijn op voorwaarde dat deze correctie bij de vier KLM cao-domeinen (KLM-grondpersoneel, KLM-cabinepersoneel, KLM-vliegers en KLM Cargo-vliegers) gelijk wordt toegepast.

- (6) Uitbetaling van de winstdeling vindt naar keuze van KLM volledig netto of deels netto en deels bruto plaats. De hoogte van de netto-uitkering wordt bepaald op basis van het maximaal fiscaal toelaatbare bedrag dat netto mag worden uitbetaald. Dit bedrag wordt gebruteerd en vervolgens in mindering gebracht op de bruto winstdeling. Het eventuele restant wordt bruto uitbetaald.

Voorwaardelijk hierbij is dat voor vliegers minimaal een gelijk (netto) besteedbaar bedrag met deze regeling resteert als bij reguliere bruto uitbetaling van de winstdeling. Vliegers wordt tot vijf jaar na afloop van het kalenderjaar waarin de winstuitkering plaatsvond de gelegenheid geboden zich te melden bij KLM indien zij van mening zijn dat ze door de (gedeeltelijke) netto uitbetaling financieel nadeel leiden. De vlieger dient dit schriftelijk aan KLM te motiveren.

KLM zal uiterlijk drie maanden na kennisgeving de aannemelijkheid van het nadeel hebben vastgesteld. Indien wordt vastgesteld dat er een financieel nadeel is voor de vlieger, zal KLM dit volledig aan de betreffende vlieger vergoeden bij de eerstvolgende salarisuitbetaling na vaststelling door KLM. Bij discussies hierover kan de vlieger de AVV of VNV benaderen om tot een passende oplossing te komen.

In afwijking van bovenstaande zullen vliegers die op het moment van uitbetaling van de winstdelingsregeling bij KLM geregistreerd zijn als belastingplichtig in het buitenland, de winstdelingsregeling in het geheel als bruto uitkering ontvangen. De intentie is dat als gevolg van deze afspraak geen andere beperkingen van (WKR-gerelateerde) budgetten voor de vliegers zullen optreden.”

Disclaimer

Aan Hoofdstuk 4 van de cao wordt een nieuw artikel 4.14 toegevoegd met de volgende tekst:

“Artikel 4.14 – Juridische bescherming

KLM en werknemersorganisaties komen overeen dat indien onherroepelijk in rechte komt vast te staan dat de cao voor KLM-vliegers op vleugelvliegtuigen (hierna: KLM Cockpit-cao) (al dan niet met terugwerkende kracht) van toepassing is op één of meer vliegers die onder de werkingssfeer van de cao voor KLM-vliegers tewerkgesteld bij Martinair (hierna: de cao KLM Cargo-vliegers) valt/ vallen, de toepassing van de cao KLM Cargo-vliegers op deze vlieger(s) eindigt met ingang van de door de rechter vastgestelde datum dat hij/ zij onder de KLM Cockpit-cao valt/vallen. In dat geval is en blijft de KLM Cockpit-cao (eventueel met terugwerkende kracht) op hem/ hen van toepassing vanaf het door de rechter vastgestelde moment en vanaf het moment dat de uitspraak onherroepelijk is, ongeacht of de betreffende vlieger(s) wel of niet lid is/ zijn of lid is/ zijn geweest van een vakbond.”

Levensloop

In Bijlage 13 van de cao wordt artikel 13.4.1 vervangen door de volgende tekst (inclusief het verwijderen van voetnoot 2 bij “levenslooptoeslag”):

“13.4.1. Bij gedwongen beëindiging van het dienstverband zal betreffende vlieger in aanmerking komen voor een uitkering. Deze uitkering bedraagt 24x het laatstgenoten maandsalaris (hieronder wordt verstaan: het brutomaandsalaris vermeerderd met 8% vakantietoeslag, 7% levenslooptoeslag, 1,8 % eindejaarsuitkering alsmede 18%¹ pensioenbijdrage van de werkgever.

¹ *Partijen hebben een procedure bij de Rechtbank Noord-Holland aanhangig met betrekking tot de uitleg van de vergoeding behorende bij punt 13.4. De gerechtelijke procedure is nog steeds lopende. Dat betekent dat het volgende nog steeds geldt: Partijen komen overeen dat indien in genoemde procedure in een in kracht van gewijsde gegaan vonnis duidelijk is geworden wat onder de vergoeding moet worden verstaan, de cao daarop wordt aangepast met ingang van 1 maart 2017. Indien er afwijkende voorwaarden worden gesteld in dit vonnis die beide partijen niet hebben kunnen voorzien, vindt hier overleg over plaats.”*

In bijlage 24 van de cao wordt artikel 24.2.8 vervangen door de volgende tekst:

“24.2.8 Naast het premiebudget zal aan de individuele werknemer 7% van de bijdragegrondslag als levenslooptoeslag worden betaald. Dit stelt de werknemer in staat te sparen ter aanvulling van zijn pensioen.”

Operatie NBO-AMS

Bijlage 7, artikel 7.2.4 (7) wordt vervangen door de volgende tekst:

“(7) Specifieke afspraak NBO-AMS voor de periode van 1 maart 2024 tot en met 28 februari 2025:

- (a) In geval de NBO-AMS als nachtvlucht staat gepland, zal deze vlucht naar "best effort" met drie vliegers worden gevlogen. Dit houdt in dat op basis van beschikbaarheid een derde vlieger ingezet wordt op deze vluchten NBO-AMS.
- (b) Bij iedere vlieger met een fulltime dienstverband of een dienstverband van 90% zullen tussen 1 maart 2024 en 28 februari 2025 maximaal 6 nachtvluchten single crew ingedeeld worden, vertrekkend vanuit NBO met bestemming AMS.
- (c) Bij vliegers met een dienstverband van 80% of minder zullen tussen 1 maart 2024 en 28 februari 2025 maximaal 5 nachtvluchten single crew ingedeeld worden, vertrekkend vanuit NBO met bestemming AMS.
- (d) Indien een vlieger in de looptijd van de afspraak van arbeidsduur wijzigt, wordt het bijbehorende aantal niet aangepast.
- (e) Uitzondering op de punten b t/m d is een indeling op eigen verzoek voor NBO-AMS boven de maximale 6 of 5 nachtvluchten single crew.
- (f) Indien een nachtvlucht NBO-AMS die gepland is met augmented crew door operationele problemen alsnog met single crew dient te worden uitgevoerd, zal de vlieger indien hij hierdoor het maximale aantal van 6 of 5 overschrijdt aansluitend gecompenseerd worden met 2 lokale nachtrusten. Dit is van toepassing indien het niet mogelijk is om de verzwaring op tijd naar NBO te positioneren, ook niet middels positioning met een andere carrier. Indien de nachtrusten niet alle aansluitend in werktijd kunnen worden genoten, worden de lokale nachtrusten die in vrije tijd vallen omgezet in premiedagen waarbij één lokale nachtrust gelijk staat aan één premiedag.
- (g) De afspraak hangt samen met het netwerk geldend op het moment van ratificatie van de afspraken. Indien het netwerk tijdens de looptijd van deze afspraak wijzigt, treden partijen in overleg over deze afspraak en de noodzaak om tot wijziging over te gaan."

Augmented crew operaties (aflossen zonder rustgelegenheid)

Bijlage 7, artikel 7.2.4.(a) (1) van de cao zal vervangen worden door de volgende tekst. Lid (2), (3) en (5) van hetzelfde artikel worden verwijderd uit de cao (huidig lid (4), (6) en (7) wordt hiermee aangepast naar (2), (3) en (4)):

"7.2.4. Maximum geplande werktijd:

(a) Per vliegwerktijd

(1) De maximum geplande gecorrigeerde vliegwerktijd zal de in appendix 1 onder kolom cao planningslimiet genoemde waarden niet overschrijden. Voor augmented crew operaties geldt appendix 1, tabel 1.4."

In APPENDIX 1 van Bijlage 7 worden de tabellen 1.1, 1.2, 1.3 en 1.4 vervangen door de volgende tabellen. Tabel 1.5 van APPENDIX 1 van Bijlage 7 en APPENDIX 3 van Bijlage 7 worden verwijderd uit de cao:

Tabel 1.1 Two pilot crew 1-2 sectors

Start FDP CAO at local time	CAO Planning limit *	CAO Planning limit * NA 3 uur standby	Start FDP EASA reporting time	EASA acclimatized**	EASA with extension acclimatized	EASA Commanders Discretion acclimatized
0600-0615	11:00	10:00	0600-0614	13:00	Not allowed	15:00
0616-0629	11:25	10:50	0615-0629	13:00	13:15	15:00
0630-0645	11:25	10:50	0630-0644	13:00	13:30	15:00
0646-0659	11:45	11:35	0645-0659	13:00	13:45	15:00
0700-0715	11:45	11:35	0700-1329	13:00	14:00	15:00
0716-0745	12:15	12:10				
0746-0800	12:50	12:45				
0801-1315	13:00	13:00				
1316-1329	12:40	12:35				
1330-1345	12:40	12:35	1330-1359	12:45	13:45	14:45
1346-1359	12:20	12:15				

1400-1415	12:20	12:15		1400-1429	12:30	13:30	14:30
1416-1429	12:05	11:50					
1430-1445	12:05	11:50		1430-1459	12:15	13:15	14:15
1446-1459	11:50	11:30					
1500-1515	11:50	11:30		1500-1529	12:00	13:00	14:00
1516-1529	11:40	11:10					
1530-1545	11:40	11:10		1530-1559	11:45	12:45	13:45
1546-1559	11:20	10:40					
1600-1615	11:20	10:40		1600-1629	11:30	12:30	13:30
1616-1629	11:10	10:20					
1630-1645	11:10	10:20		1630-1659	11:15	12:15	13:15
1646-05:59	11:00	10:00					
				1700-1729	11:00	12:00	13:00
				1730-1759	11:00	11:45	13:00
				1800-1829	11:00	11:30	13:00
				1830-1859	11:00	11:15	13:00
				1900-0459	11:00	Not allowed	13:00
				0500-0514	12:00	Not allowed	14:00
				0515-0529	12:15	Not allowed	14:15
				0530-0544	12:30	Not allowed	14:30
				0545-0559	12:45	Not allowed	14:45

*Planning limits exclusief een half uur afmelden

**Na 6 uur standby volgt een penalty op de EASA planning limits

Crew members in an unknown state of acclimatization

		EASA extension unknown state acclimatization	Commanders discretion unknown state acclimatization
Max daily FDP EASA	11:00	Not allowed	13:00

Tabel 1.2 Two pilot crew 3 sectors

Start FDP CAO at local time	CAO Planning limit *	CAO Planning limit * NA 3 uur standby	Start FDP EASA reporting time	EASA acclimatized**	EASA with extension acclimatized	EASA Commanders Discretion acclimatized
0600-0615	11:00	10:00	0600-0614	12:30	Not allowed	14:30
0616-0629	11:25	10:50	0615-0629	12:30	12:45	14:30
0630-0645	11:25	10:50	0630-0644	12:30	13:00	14:30
0646-0659	11:45	11:35	0645-0659	12:30	13:15	14:30
0700-0715	11:45	11:35	0700-1329	12:30	13:30	14:30
0716-0745	12:15	12:10				
0746-0800	12:50	12:45				
0801-1315	13:00	13:00				
1316-1329	12:40	12:35				
1330-1345	12:40	12:35	1330-1359	12:15	13:15	14:15
1346-1359	12:20	12:15				
1400-1415	12:20	12:15	1400-1429	12:00	13:00	14:00
1416-1429	12:05	11:50				
1430-1445	12:05	11:50	1430-1459	11:45	12:45	13:45
1446-1459	11:50	11:30				
1500-1515	11:50	11:30	1500-1529	11:30	12:30	13:30
1516-1529	11:40	11:10				
1530-1545	11:40	11:10	1530-1559	11:15	Not allowed	13:15

1546-1559	11:20	10:40				
1600-1615	11:20	10:40		1600-1629	11:00	Not allowed 13:00
1616-1629	11:10	10:20				
1630-1645	11:10	10:20		1630-1659	10:45	Not allowed 12:45
1646-1659	11:00	10:00				
1700-0459	11:00	10:00		1700-0459	10:30	Not allowed 12:30
0500-0559	11:00	10:00		0500-0514	11:30	Not allowed 13:30
				0515-0529	11:45	Not allowed 13:45
				0530-0544	12:00	Not allowed 14:00
				0545-0559	12:15	Not allowed 14:15

*Planning limits exclusief een half uur afmelden

**Na 6 uur standby volgt een penalty op de EASA planning limits

Crew members in an unknown state of acclimatization

		EASA extension unknown state acclimatization	Commanders discretion unknown state acclimatization
Max daily FDP EASA	10:30	Not allowed	12:30

Tabel 1.3 Two pilot crew 4 sectors

Start FDP CAO at local time	CAO Planning limit *	CAO Planning limit * NA 3 uur standby	Start FDP EASA reporting time	EASA acclimatized**	EASA with extension acclimatized	EASA Commanders Discretion acclimatized
0600-0615	10:15	09:15	0600-0614	12:00	Not allowed	14:00
0616-0629	10:40	10:05	0615-0629	12:00	12:15	14:00
0630-0645	10:40	10:05	0630-0644	12:00	12:30	14:00
0646-0659	11:00	10:50	0645-0659	12:00	12:45	14:00
0700-0715	11:00	10:50	0700-1329	12:00	13:00	14:00
0716-0745	11:30	11:25				
0746-0800	12:05	12:00				
0801-1315	12:15	12:15				
1316-1329	11:55	11:50				
1330-1345	11:55	11:50				
1346-1359	11:35	11:30				
1400-1415	11:35	11:30	1400-1429	11:30	12:30	13:30
1416-1429	11:20	11:05				
1430-1445	11:20	11:05	1430-1459	11:15	12:15	13:15
1446-1459	11:05	10:45				
1500-1515	11:05	10:45	1500-1529	11:00	12:00	13:00
1516-1529	10:55	10:25				
1530-1545	10:55	10:25	1530-1559	10:45	Not allowed	12:45
1546-1559	10:35	09:55				
1600-1615	10:35	09:55	1600-1629	10:30	Not allowed	12:30
1616-1629	10:25	09:35				
1630-1645	10:25	09:35	1630-1659	10:15	Not allowed	12:15
1646-1659	10:15	09:15				
1700-0459	10:15	09:15	1700-0459	10:00	Not allowed	12:00
0500-0559	10:15	09:15	0500-0514	11:00	Not allowed	13:00
			0515-0529	11:15	Not allowed	13:15
			0530-0544	11:30	Not allowed	13:30
			0545-0559	11:45	Not allowed	13:45

*Planning limits exclusief een half uur afmelden

**Na 6 uur standby volgt een penalty op de EASA planning limits

Crew members in an unknown state of acclimatization

		EASA extension unknown state acclimatization	Commanders discretion unknown state acclimatization
Max daily FDP EASA	10:00	Not allowed	12:00

Tabel 1.4 Augmented Crew 2+1; class 1 rest facility

Start FDP CAO at local time	CAO Planning limit *	CAO Planning limit * NA 3 uur standby	Start FDP EASA reporting time	EASA **		EASA Commanders Discretion	
				1-3 sectors	1-2 sectors	1-3 sectors	1-2 sectors
				No sector restriction	One sector > 9 hrs ft	No sector restriction	One sector > 9 hrs ft
0616-0645	14:25	13:25	Max daily FDP	16:00	17:00	19:00	20:00
0646-0715	14:45	13:45					
0716-0745	15:05	14:05					
0746-0800	15:25	14:25					
0801-1315	15:30	15:00					
1316-1345	15:20	14:50					
1346-1415	15:05	14:30					
1416-1445	14:55	14:00					
1446-1515	14:45	13:45					
1516-1545	14:35	13:35					
1546-1615	14:20	13:20					
1616-1645	14:10	13:00					
1646-0615	14:00	12:30					

*Planning limits exclusief een half uur afmelden

**Na 8 uur standby volgt een penalty op de EASA planning limits

EASA: FDP with inflight rest limited to 3 sectors unless otherwise stated

EASA: FDP is irrespective of reporting time

In Bijlage 7 van de cao wordt artikel 7.4.2 (a) (4) vervangen door de volgende tekst:

- "(4) In het geval dat, behoudens het gestelde in 7.4.2.(a)(5), een oproep tot aanmelding voor een vliegwerktijd valt:
- in een standby, en
 - na de eerste 3 uur van die standby, en
 - de aanmelding moet plaatsvinden binnen 8 uur na die oproep, wordt de maximum vliegwerktijd vastgesteld zoals aangegeven in tabellen 1.1 tot en met 1.4 van Appendix 1, tenzij de wettelijke regeling leidt tot een kortere vliegwerktijd."

Beperking roosterwijzigingen (gepubliceerd rooster)

In Bijlage 7 van de cao, wordt artikel 7.7.6 vervangen door de volgende onderstaande tekst (vertaald uit OM-A 7.1.4.(I)):

"7.7.6 Toepassing van roosterwijzigingen

- (a) Wijzigingen op een gepubliceerd rooster vereisen een minimale aanzegtermijn van 12 uur op de thuisbasis en 10 uur op een buitenstation voor aanvang van de gewijzigde dienstperiode.
- (b) Wijzigingen op een gepubliceerde FDP (Flight Duty Periode) op de thuisbasis, resulterend in een wijziging van een dagvlucht in een nachtvlucht of vice versa, vereisen een aanzegtermijn van 24 uur voor aanvang van de gewijzigde dienstperiode. Deze aanzegging kan worden ingekort tot tenminste 12 uur, na toestemming van het betreffende bemanningslid.”

De huidige tekst bij artikel 7.7.6 wordt geplaatst onder een nieuw artikel 7.7.7:

“7.7.7 In overleg tussen werkgever en de werknemersorganisatie kan van deze regeling worden afgeweken.”

CBT (Computer Based Trainingen)

Bijlage 31, artikel 31.3 en 31.4 wordt als volgt aangepast:

“31.3 Training locaties, tijdstippen en faciliteiten e-learning

- 31.3.1 Teneinde de e-learning training te kunnen volgen zal werkgever de werknemer voorzien van:
 - (a) Duidelijke instructies omtrent het gebruik van de e-learning tool.
 - (b) Inlogcodes.
- 31.3.2 Studiemateriaal aangeboden via e-learning kan vervolgens bestudeerd worden via door werkgever ter beschikking gestelde ICT-middelen of indien gewenst via eigen middelen, zoals computer of iPad.
- 31.3.3 De studietijd die gemoeid is met e-learning voor een vereist trainingsonderdeel wordt niet ingeroosterd. De werknemer is zelf verantwoordelijk voor het tijdig doen van de training en bepaalt zelf in eigen tijd wanneer de training gevolgd wordt.

31.4 Procedure

- 31.4.1 Voor ieder vereist trainingsonderdeel wordt de minimum benodigde e-learning studietijd in overleg tussen werkgever en de werknemersorganisaties vastgesteld.
- 31.4.2 Werkgever zal de benodigde studietijd e-learning voorafgaand aan het verlopen van een vereist trainingsonderdeel bekendmaken, waarbij werkgever tracht dit zo vroeg mogelijk voor de verloopdatum van dit trainingsonderdeel te doen, doch uiterlijk één week voor de verloopdatum. Daarnaast zal werkgever de werknemer tijdig (uiterlijk zes weken van tevoren) schriftelijk en/of via e-mail opmerkzaam maken over het verlopen van een vereist trainingsonderdeel.”

Aviaso-gemiddelde

Bijlage 7, art. 7.2.4.(6a) wordt vervangen door de volgende tekst:

“(2) Vliegtijden

- (a) Schematijden worden vastgesteld middels de data van actuele bloktijden van 5 voorgaande seizoenen uit het Aviaso-systeem of een opvolger daarvan, voor zover deze data beschikbaar is, met een minimum van de laatste drie betreffende seizoenen. In geval van grote onvoorzienbare omstandigheden op routes, kunnen in overleg tussen Operator en werknemersorganisaties nieuwe representatieve tijden worden vastgesteld.”

Autodienst Crew

De regeling *Vervoer Bemanningsleden* zal worden opgenomen in een nieuw op te nemen Bijlage 32, met de volgende tekst:

“BIJLAGE 32 – VERVOER BEMANNINGSLEDEN

- (1) Bemanningsleden maken aanspraak op vervoer naar en van Schiphol-Centrum in de volgende gevallen:
 - a. voor vertrek en na terugkeer van een vlucht met een afwezigheid (aan- tot afmelden) van Schiphol van 36 uur of langer;
 - b. voor vertrek en na terugkeer van een vlucht met een afwezigheid (aan- tot afmelden) van Schiphol van minder dan 36 uur met een gepubliceerde of actuele aan-of afmeldtijd voor 08:30;
 - c. voor vertrek en na terugkeer van een vlucht met een afwezigheid (aan- tot afmelden) van Schiphol van minder dan 36 uur met een gepubliceerde of actuele aan-of afmeldtijd na 22:00 's avonds.
- (2) Het in punt 1 bedoelde vervoer geschiedt per een door de KLM aan te wijzen vervoermiddel tussen Schiphol-Centrum en het adres waar de vlieger opgehaald resp. afgezet wenst te worden, mits gelegen in het gebied omsloten door de volgende grenslijn: Katwijk - noordoever Oude Rijn - Leiden - Alphen - Zwammerdam - rechte lijn naar Breukelen - zuidoever Loosdrechtse Plassen - Hilversum - Laren - Blaricum - Huizen - IJsselmeerkust - IJ - Amsterdam-Noord - Noordzeekanaal (met inbegrip van Zaandam, Koog a/d Zaan, Beverwijk en Velsen) - Noordzeekust - Katwijk (de genoemde plaatsen inbegrepen).
- (3) Vliegers, die van het in punt 1 bedoelde vervoer gebruik maken, zijn een bijdrage in de kosten verschuldigd van € 1,11 per km, gerekend over de afstand Schiphol-Centrum naar het centrum van de plaats waar hij wordt opgehaald of afgezet (bedrag per 1 oktober 2023).
- (4) Op buitenstations zorgt Martinair na aankomst en voor vertrek voor vervoer tussen vliegveld en hotel.”

Faciliteitenregeling en vergadertijd

Bijlage 20 van de cao wordt vervangen door de volgende tekst:

“BIJLAGE 20 - REGELING VERGADERTIJD

- 20.1. De werkgever stelt volgens de faciliteitenregeling voor werknemersorganisaties kalenderdagen (verenigingsdagen) ter beschikking aan elke werknemersorganisatie per kalenderjaar, te gebruiken door verenigingsfunctionarissen voor verenigingsactiviteiten, inclusief het deelnemen aan door werkgever met de organisatie te houden vergaderingen.
- 20.2. De werknemers stellen per jaar één vakantiedag ter beschikking aan de werknemersorganisaties voor verenigingsactiviteiten. Ieder jaar zal per 1 januari van dat jaar één vakantiedag van het tegoed worden afgeschreven. De toekenning van het aantal vakantiedagen aan elke erkende werknemersorganisatie, geschiedt naar rato van het aantal actieve medewerkers die, blijkens een door de betreffende werknemersorganisatie aangeleverde accountantsverklaring, op 1 januari van het jaar lid is van de betreffende werknemersorganisatie.

- 20.3. De werknemersorganisaties geven minimaal 3 weken tevoren schriftelijk aan werkgever op, voor welke werknemers op welke data ten behoeve van de werknemersorganisatie een verenigingsdag is gewenst.
- 20.4. Indien de dienst dit toelaat - te bepalen door Head of Flight Operations Martinair - wordt de betreffende verenigingsdag minimaal 14 dagen tevoren toegekend en schriftelijk bevestigd.
- 20.5. Martinair stelt functionarissen van werknemersorganisaties zoveel als mogelijk in staat hun werkzaamheden uit te voeren op het door hen gewenste moment.
- 20.6. Functionarissen van werknemersorganisaties en de afdeling indeling (crew assignment) van Martinair zullen in goed overleg pogen snijverliezen te beperken.
- 20.7. Wanneer verenigingsdagen worden aangevraagd in het midden van de werkperiode (dus niet eerste/ laatste dag), zal de functionaris van de betreffende werknemersorganisatie voor zijn verenigingswerkzaamheden ten minste twee aansluitende verenigingsdagen aanvragen wanneer dit leidt tot een indeling met voorafgaand of aansluitend op de verenigingsdag niet-indeelbare dagen.
- 20.8. De administratie van de verenigingsdagen wordt bijgehouden door werkgever in de vorm van een rekening-courant.
- 20.9. Indien de stand negatief wordt voor de werknemersorganisatie, zal werkgever dit onmiddellijk aan de werknemersorganisatie melden. Binnen drie maanden na melding van een negatieve stand, zal de stand op door de werknemersorganisatie aangegeven wijze op nul worden gebracht, tenzij in overleg anders wordt beslist.
- 20.10. In overleg kan van deze regeling worden afgeweken.”