

INHOUDSOPGAVE

INHOUDSOPGAVE	1
PREAMBULE	GRONDSLAGEN PERSONEELBELEID	3
<u>CAO</u>		
HOOFDSTUK I	DEFINITIES	6
HOOFDSTUK II	WERKINGSSFEER.....	8
HOOFDSTUK III	VERPLICHTINGEN VAN PARTIJEN.....	9
HOOFDSTUK IV	VERPLICHTINGEN VAN DE KLM ALS PARTIJ	12
HOOFDSTUK V	DE DIENSTBETREKKING.....	18
HOOFDSTUK VI	VERPLICHTINGEN SAMENHANGENDE MET DE DIENSTBETREKKING	22
HOOFDSTUK VII	PLAATS VAN DE WERKZAAMHEDEN	29
HOOFDSTUK VIII	WERK- EN RUSTTIJDEN.....	30
HOOFDSTUK IX	VAKANTIE EN VERLOF	31
HOOFDSTUK X	FINANCIELE REGELINGEN	34
HOOFDSTUK XI	BIJSTANDSREGELING EN BEROEPSREGELING	41
HOOFDSTUK XII	DISCIPLINAIRE MAATREGELEN	43
HOOFDSTUK XIII	SLOTBEPALINGEN.....	45
<u>BIJLAGEN VAN DE CAO</u>		
BIJLAGE 1	MODELLEN ARBEIDSOVEREENKOMSTEN	46
BIJLAGE 2	SALARISREGELING	47
AANHANGSEL	BIJ BIJLAGE 2 (OVERGANGSMAATREGELEN INTEGRATIE SALARISSYSTEEM KLC/KLM)	53
BIJLAGE 3	VAKANTIEREGELING	55
BIJLAGE 4	BUITENGEWOON VERLOF	58
BIJLAGE 5	WERK- EN RUSTTIJDENREGELING (NIET VOOR B-737)	61
AANHANGSEL	BIJ BIJLAGE 5, PUNT 5.2 (WERK- EN RUSTTIJDENREGELING).....	79
PROTOCOL	BIJ BIJLAGE 5 (WERK- EN RUSTTIJDENREGELING).....	80
BIJLAGE 5A	WERK- EN RUSTTIJDENREGELING B-737	83
AANHANGSEL 1	BIJ BIJLAGE 5A (PREFERENTIËLE INDELINGSREGELING).....	107
AANHANGSEL 2	BIJ BIJLAGE 5A (REGELING MAALTIJDEN EUROPA).....	111
BIJLAGE 5B	REGELING TEWERKSTELLING LEERLINGEN TIJDENS TRAININGSOPDRACHTEN VOOR KLM-KWALIFICATIETRAINING (NIET ZIJNDE "ROUTETRAINING")	112
BIJLAGE 6	REGELING VLIEGERSLOOPBAAN (RVL).....	115
AANHANGSEL	BIJ BIJLAGE 6 (OVERGANGSMAATREGELEN INTEGRATIE RVL & SALARISSYSTEEM KLC/KLM).....	132
BIJLAGE 7	BETALING BIJ ARBEIDSONGESCHIKTHEID.....	134
AANHANGSEL	BIJ BIJLAGE 7 (REÏNTEGRATIE ARBEIDSONGESCHIKTE VLIEGER)	136
BIJLAGE 8	TARIEVEN VAN ZIEKTEKOSTEN (BIJ VERBLIJF BUITEN NEDERLAND)	138
BIJLAGE 9	VERVOERSREGELING SCHIPHOL	140
BIJLAGE 10	VERVOER BEMANNINGSLEDEN	141
BIJLAGE 11	UNIFORMREGELING	142
BIJLAGE 12	STATIONERINGSREGELING	144
BIJLAGE 13	DAGGELDEN	149
BIJLAGE 14	HOTELACCOMMODATIE.....	151
BIJLAGE 15	OVERTOLLIGHEIDSREGELING	152
BIJLAGE 16	VOORZIENINGEN BIJ BEEINIGING VAN DE ARBEIDSOVEREENKOMST WEGENS NIET VOLDOEN AAN DE BEKWAAMHEIDSEISEN VOOR DE FUNCTIE.....	156
BIJLAGE 17	PROCEDURE VOOR ONDERZOEKEN BIJ VOORVALLEN WAARBIJ DE VLUCHTVEILIGHEID IN HET GEDING IS	158
BIJLAGE 18	VERVALLEN170	
BIJLAGE 19	GEDRAGSCODE PERIODIEK BERAAD KLM – VNV	171
BIJLAGE 20	REGELING BIJ ZWANGERSCHAP	172
AANHANGSEL	BIJ BIJLAGE 20, PUNT 3.....	174
BIJLAGE 21	TEWERKSTELLING BIJ KLM CITYHOPPER	175
	HOOFDSTUK 1 - ALGEMEEN	175
	HOOFDSTUK 2 - WERK- EN RUSTTIJDENREGELING.....	177
	HOOFDSTUK 3 - DAGGELDEN.....	185
	HOOFDSTUK 4 - UNIFORMREGELING	187
WETSTEKSTEN	BEHORENDE BIJ DE CAO	189

REGELING VERGADERTIJD (VOOR VNV-LEDEN)	191
CONTROLEVOORSCHRIFTEN BIJ ZIEKTE	193
REGELING SANCTIEBELEID OVERTREDING CONTROLEVOORSCHRIFTEN	196

PREAMBULE**GRONDSLAGEN PERSONEELBELEID**

1. De **KONINKLIJKE LUCHTVAART MAATSCHAPPIJ N.V.**, gevestigd te Amstelveen, verder aangeduid als "de KLM",

en
2. De **VERENIGING VAN NEDERLANDSE VERKEERSVLIEGERS**, gevestigd te Amstelveen, verder aangeduid als "de VNV",

overwegende dat zij het juist achten de grondslagen en de hoofdlijnen van het personeelsbeleid, alsmede de arbeidsvoorwaarden in onderling overleg te regelen en het resultaat van dit overleg in een Collectieve Arbeidsovereenkomst vast te leggen,

verklaren het navolgende te zijn overeengekomen:

- I Het personeelsbeleid is een wezenlijk onderdeel van het ondernemingsbeleid. Het gaat uit van de persoonlijke waardigheid van de mens en heeft o.m. ten doel het scheppen van een arbeidsklimaat waarin de werknemer de gelegenheid heeft in het belang van de onderneming en van zichzelf zijn werkkraft en capaciteiten te ontplooien.
- II Het personeelsbeleid zal gericht zijn op:
 - A. t.a.v. directe arbeidsvoorwaarden
 - (1) het regelen van de rechtspositie van de werknemers, waarbij aangelegenheden, die voor de verschillende categorieën van werknemers of binnen deze categorieën gelijk liggen, gelijk worden geregeld en aangelegenheden, die voor de verschillende categorieën van werknemers of binnen deze categorieën niet gelijk liggen, gelijkwaardig worden geregeld en wel op een zodanige wijze, dat verschillen in aard en/of niveau van de functies daarbij bepalend zijn;
 - (2) een salariëring, waarvan het niveau zodanig is, dat de juiste medewerkers voor de onderscheiden functies kunnen worden aangetrokken en kunnen worden behouden en die ongeveer gelijke tred houdt met de ontwikkelingen ter zake voor vergelijkbare groepen binnen en buiten de onderneming;
Onder de woorden "buiten de onderneming" kan tevens worden begrepen "buiten Nederland".
 - (3) regelingen van werk- en rusttijden, alsmede van vrije tijd en van vakantie, die in goede relatie staan met de aard en de omstandigheden van de werkzaamheden;
 - (4) een pensioenregeling, die t.a.v. de oudendag, weduwen en wezen en invaliditeit passende voorzieningen garandeert, waarbij ernaar zal worden gestreefd, dat de ontwikkeling van de opbouw en de bescherming van de pensioenen zo veel mogelijk in relatie staan tot de ontwikkeling van de salarissen van de werknemers;
De verwezenlijking van e.e.a. is uiteraard gebonden aan de beschikbare middelen en aan de middelen, die beschikbaar komen.
 - (5) goede overige sociale voorzieningen;

B. t.a.v. arbeidsomstandigheden en arbeidsverhoudingen

- (1) het zo veel mogelijk door eigen werknemers uitvoeren van de werkzaamheden, de KLM eigen, welke in en door de KLM, respectievelijk in en door de KLM-dochterondernemingen worden verricht, alsmede die waartoe de KLM respectievelijk de KLM-dochterondernemingen zich verbinden, e.e.a. met inachtneming van het doel van de onderneming als gesteld in III;
- (2) een loopbaanplanning, welke rekening houdt met aanleg, capaciteiten en ambities van de werknemers, alsmede een daarop aansluitend trainingsprogramma en promotiebeleid;
- (3) om-, her- en bijscholing van die werknemers, van wie de taak wijzigt;
- (4) om-, her- en bijscholing, alsmede herplaatsing - bij voorkeur in de KLM - van die werknemers, van wie de taak verdwijnt, alsmede, tenzij dit redelijkerwijs van de KLM niet kan worden verlangd, van die werknemers, die als gevolg van fysieke en/of psychische oorzaken hun taak niet, dan wel niet meer ten volle kunnen vervullen;
- (5) passende voorzieningen voor die werknemers, die de KLM buiten hun toedoen moeten verlaten;
- (6) mogelijkheden van beroep voor de werknemer, die meent niet conform de omschreven rechtspositie behandeld te zijn;
- (7) het bevorderen van een grote mate van bedrijfsveiligheid en het voorkomen van voor de gezondheid niet aanvaardbare, nadelige en/of schadelijke arbeidsomstandigheden;
- (8) het scheppen van arbeidsomstandigheden die aangepast zijn aan de fysieke en psychische mogelijkheden van de werknemers;

C. t.a.v. de ontwikkeling van de arbeidsverhoudingen in de onderneming

- (1) zo veel mogelijk eigen bevoegdheid en verantwoordelijkheid voor de werknemer in de uitvoering van zijn taak, waarbij hem ruimte wordt geboden voor advies over en inspraak in zaken, die tot de directe werksituatie behoren;
- (2) het benutten van mogelijkheden, die de Wet op de Ondernemingsraden en het reglement voor de KLM-ondernemingsraad bieden op de terreinen van communicatie, advies, medebeheer en inspraak zowel voor wat betreft de ondernemingsraad zelf, de divisieraden, groepscommissies en andere commissies van de ondernemingsraad, dan wel commissies waarin de ondernemingsraad een deel van de leden benoemt;
- (3) het bevorderen van een zodanige interne communicatie, dat voor de werknemer inzicht in het ondernemingsbeleid mogelijk is.

III Het ondernemingsdoel, voor de verwezenlijking waarvan iedere werknemer - voor zover zulks in zijn vermogen ligt - medeverantwoordelijkheid draagt, omvat o.a. het nastreven van een zodanig rendement van het geïnvesteerde kapitaal, dat de continuïteit en een gezonde groei van de onderneming worden bevorderd, alsmede dat de werkgelegenheid, de bestaanszekerheid en het voeren van een goed personeelsbeleid veilig worden gesteld. De medeverantwoordelijkheid van de werknemer dient onder meer te blijken uit een goede taakopvatting en een juiste taakvervulling, een constructieve bijdrage aan de samenwerking in de bedrijfsgemeenschap en een loyale opstelling ten opzichte van de aan het dienstverband met de KLM verbonden plichten en rechten.

- IV Een goed personeelsbeleid als hierboven bedoeld houdt mede in dat de KLM en de VNV zich bij voortdurend gezamenlijk zullen beraden omtrent de verwezenlijking in het personeelsbeleid van de maatschappelijke en sociale ontwikkelingen.

In het kader van het hier gestelde zullen de KLM en de VNV tezamen met de Unie, de CNV BedrijvenBond, FNV Bondgenoten, de Nederlandse Vereniging van luchtvaarttechnici (NVLT), de Vereniging van Hoger KLM-Personeel (VHKP) en de Vakbond voor Nederlands Cabinepersoneel (VNC) zich nader beraden over het functioneren van de ondernemingsraad en zijn commissies.

- V De uitwerking van het hier omschreven beleid, alsmede het aanbrengen van aanvullingen op, respectievelijk wijzigingen in de grondslagen en de hoofdlijnen van het personeelsbeleid, zullen onderwerp van overleg zijn tussen de KLM en de VNV.

De KLM en de VNV zullen in goed vertrouwen en onder wederzijdse aanvaarding van verantwoordelijkheid voor gezamenlijke belangen aan de erkenning van de VNV als overlegpartner van de KLM zo volledig mogelijk inhoud geven.

verklaren voorts de navolgende Collectieve Arbeidsovereenkomst te hebben aangegaan:

HOOFDSTUK I **DEFINITIES**

Art. 1.1 - Aanwijzen/aanwijzing

Het verplichten tot het aanvaarden van een functie, stationering of detachering, waarom betrokkene niet heeft verzocht.

Art. 1.2 - Arbeidsongeschiktheid

Lichamelijke of geestelijke ongeschiktheid voor de uitoefening van de functie, dan wel verlies van het Bewijs van Bevoegdheid als gevolg van een keuring ingevolge art. 2.4 lid 1 Wet Luchtvaart.

Art. 1.3 - Basisstation

De plaats waar de vlieger is gehouden zijn reizen aan te vangen en te beëindigen. Voor Nederland is het basisstation Schiphol.

Art. 1.4 - Detachering

Het tewerkstellen van de vlieger bij een andere werkgever dan de KLM of KLM Cityhopper, waarbij de dienstbetrekking met de KLM blijft bestaan.

Art. 1.5 - Dienstvocht

Een vlucht, welke geacht wordt te zijn gemaakt ter redelijke uitvoering van de aan de vlieger opgedragen taak.

Art. 1.6 - Interchange

- a. Het door de KLM huren van een vliegtuig ten behoeve van productie onder KLM-exploitatierisico (dry lease inhuur).
- b. Het door de KLM verhuren van een KLM-vliegtuig ten behoeve van productie onder exploitatierisico van een andere luchtvaartmaatschappij (dry lease verhuur).
- c. Het door de KLM laten uitvoeren van productie onder KLM-exploitatierisico door een vliegtuig met bemanning van een andere maatschappij (wet lease inhuur).
- d. Het door de KLM uitvoeren van productie onder exploitatierisico van een andere luchtvaartmaatschappij met een KLM-vliegtuig en een KLM-bemanning (wet lease verhuur).
- e. Het door de KLM inhuren van bemanningen ten behoeve van productie onder KLM-exploitatierisico (inhuur van bemanningen).

Onder productie onder KLM-exploitatierisico wordt verstaan het uitvoeren van een operatie, waarvoor de KLM de kosten en financiële risico's draagt.

Onder het begrip interchange vallen niet z.g. blocked space agreements en het tezamen met een andere luchtvaartmaatschappij exploiteren van lijnen (joint ventures e.d.).

In geval van interchange krijgt de vlieger in beginsel zijn indeling van de KLM overeenkomstig de bepalingen van de CAO, in tegenstelling tot detachering waarbij de vlieger zijn indeling ontvangt van de werkgever bij wie hij is tewerkgesteld.

Art. 1.7 - Jaar

De periode van 1 mei t/m 30 april daaraanvolgend, tenzij uitdrukkelijk anders is vermeld dan wel het begrip "jaar" als tijdseenheid wordt gebruikt.

Art. 1.8 - Kind

- a. Een wettig kind van de vlieger.
- b. Een natuurlijk kind van de vrouwelijke vlieger.
- c. Een door de vlieger wettelijk erkend kind.
- d. Een stiefkind van de gehuwde vlieger.
- e. Een door de KLM erkend kind van de ongehuwde man of vrouw met wie de vlieger een geregistreerd partnerschap dan wel een door de KLM erkend samenlevingsverband heeft.

Art. 1.9 - KLM-arts

Een door de KLM als zodanig aangewezen arts.

Art. 1.10 - Nederland

Het grondgebied van het Koninkrijk der Nederlanden, voor zover gelegen binnen Europa.

Art. 1.11 - Partner

- a. De wettige echtgeno(o)t(e) van de vlieger.
- b. De ongehuwde man of vrouw met wie de vlieger een geregistreerd partnerschap dan wel een door de KLM erkend samenlevingsverband heeft.

Art. 1.12 - Pensioenfonds

De Stichting Pensioenfonds voor het Vliegend Personeel der KLM.

Art. 1.13 - Salaris

Het salaris vastgesteld volgens de voor de vlieger geldende salarisregeling (Bijlage 2 resp. Bijlage 21).

Art. 1.14 - Stationering

Tijdelijke wijziging van het basisstation zonder wijziging van de standplaats.

Art. 1.15 - Toewijzen/toewijzing

Het toekennen van een functie, stationering, uitzending of detachering, waarom betrokkene heeft verzocht (dus vrijwillig).

Art. 1.16 - Uitzending

Wijziging van een standplaats in Nederland in een standplaats buiten Nederland.

Art. 1.17 - Vlieger

De vlieger op vleugelvliegtuigen, als zodanig in dienst van de KLM en tewerkgesteld bij de KLM of KLM Cityhopper.

HOOFDSTUK II

WERKINGSFEER

Art. 2.1 - Algemeen

- (1) De Bijlagen van de CAO zijn deel van de CAO.
- (2) De CAO geldt voor de vliegers als omschreven in art. 1.17.
- (3) De CAO geldt niet gedurende non-activiteit anders dan bedoeld in de artt. 6.14 en 9.3.

Art. 2.2 - Beperkte werkingsfeer

De KLM en de VNV kunnen, nadat hierover in overleg overeenstemming is bereikt, afwijken van de CAO, voor zover deze mogelijkheid in de CAO is voorzien.

Art. 2.3 - Hardheid

Indien naar de mening van de KLM of de VNV toepassing van de CAO voor een individuele vlieger sociaal ongewenste gevolgen zou hebben, kunnen zij t.a.v. deze vlieger van de CAO afwijken, nadat zij hierover in overleg overeenstemming hebben bereikt.

Art. 2.4 - Onvoorziene gevallen

Indien toepassing van de CAO op een individuele vlieger voor deze of andere vliegers tot ongewenste gevolgen zou leiden door in de CAO niet voorziene omstandigheden, kunnen de KLM en de VNV afwijken van de CAO, nadat daaromtrent in overleg overeenstemming is bereikt.

Indien ten ongunste van een vlieger van de CAO wordt afgeweken, zal deze tevoren worden gehoord.

Art. 2.5 - Internering e.d.

Indien de vlieger die ter uitvoering van een hem door de KLM gegeven opdracht of een tot zijn functie behorende taak buiten Nederland verblijft, zijn werkzaamheden niet kan verrichten als gevolg van internering, gijzeling, gevangenschap e.d., zal de positie van de vlieger geen wijziging ondergaan dan nadat in overleg tussen de KLM en de VNV daaromtrent overeenstemming is bereikt, waarbij de normen van het Nederlands recht zullen gelden.

Het bovenstaande geldt onverminderd art. 7: 677 juncto 7: 678 BW.

HOOFDSTUK III**VERPLICHTINGEN VAN PARTIJEN****Art. 3.1 - Overleg**

- (1) a. De KLM en de VNV verbinden zich met elkaar in overleg te treden over hun gemeenschappelijke belangen en die der vliegers, wanneer één der partijen dit gewenst acht en in ieder geval zo spoedig mogelijk nadat één der partijen bekend is geworden met ontwikkelingen en/of te nemen dan wel genomen maatregelen, welke van invloed kunnen zijn op die belangen.
- T.a.v. die zaken die tot dusver in overleg zijn geregeld, maar niet in de CAO zijn vastgelegd, alsmede zaken die van overeenkomstige aard kunnen worden geacht, zullen geen regelingen worden getroffen dan nadat hierover met de VNV overeenstemming is bereikt.
- Met de uitdrukking "zo spoedig mogelijk" wordt niet uitsluitend de tijdsbepaling bedoeld, doch tevens aangegeven, dat overleg, rekening houdend met alle ter zake dienende omstandigheden, mogelijk moet zijn.*
- b. Teneinde de VNV in de gelegenheid te stellen zich mede een oordeel te vormen over de gang van zaken in het bedrijf en een bijdrage te leveren aan de ontwikkelingen op korte en langere termijn, hebben de KLM en de VNV in overleg een "Gedragscode Periodiek Beraad KLM-VNV" vastgesteld, zoals opgenomen in Bijlage 19.
- (2) In geval van het voornemen tot overdracht door de KLM van belangen aan derden, tot fusie of samenwerking, afvloeiing van een deel van het personeel, sluiting of verplaatsing van het gehele bedrijf dan wel delen van het bedrijf en soortgelijke ontwikkelingen, zal de KLM de VNV hieromtrent zo tijdig en volledig mogelijk inlichten en in elk geval de gevolgen op sociaal gebied voor de vliegers met inachtneming van de CAO in overleg regelen.
- (3) De KLM en de VNV verbinden zich aangelegenheden betreffende de belangen van individuele vliegers, als genoemd in art. 11.4.1, niet in het overleg te brengen noch tot geschil te verklaren alvorens de procedure genoemd in de artt. 11.4.1, 11.4.2 en 11.4.3 (beroepsregeling) door de betreffende vliegers is gevolgd.

Art. 3.2 - Non-discriminatie

De KLM en de VNV verbinden zich bij de toepassing van de CAO niet te discrimineren naar godsdienst, levensovertuiging, politieke gezindheid, ras, nationaliteit, geslacht, seksuele geaardheid, burgerlijke staat, het al dan niet lid zijn van de VNV, het bekleden van een functie in die organisatie of het optreden als lid van het ondernemingsraadbestel.

Art. 3.3 - Faciliteiten t.b.v. de VNV

- (1) De KLM stelt per jaar 1264 mandagen ter beschikking aan de VNV, te gebruiken door verenigingsfunctionarissen voor verenigingsactiviteiten, inclusief het deelnemen aan door de KLM met de VNV te houden vergaderingen. De distributie van deze dagen over de diverse functies en divisies wordt periodiek in overleg vastgesteld.
- Niet in het betreffende jaar gebruikte dagen vervallen.
- Indien voor bovengenoemde verenigingsactiviteiten meer dagen benodigd zijn dan door de KLM beschikbaar zijn gesteld, zullen deze meerdere dagen door de leden van de VNV uit hun vrije tijd worden afgestaan op door de VNV vast te stellen wijze.
- E.e.a. geschiedt met inachtneming van de Regeling Vergadertijd.*
- (2) Met inachtneming van punt 1 zal de KLM eraan meewerken, dat de vlieger, belast met een taak in de VNV, deze taak kan verrichten.

- (3) De KLM zal de vlieger in staat stellen in de uitoefening van zijn functie deel te nemen aan door de VNV of overkoepelende organisatie(s) ingestelde onderzoeken, e.e.a. onverminderd art. 6.3 en voor zover de dienstuitvoering niet wordt geschaad.
- (4) De KLM zal op verzoek van de VNV van geval tot geval bezien of er aanleiding bestaat en of het mogelijk is aan functionarissen van de VNV extra faciliteiten te verlenen in de vorm van vrije tijd voor het bijwonen van bijeenkomsten in internationaal verband (b.v. IFALPA, ICAO).
- (5) Zo de VNV dit wenst zal de KLM de door de VNV opgegeven contributies en/ of premies van collectieve verzekeringen van het salaris van de leden/ vliegers inhouden en aan de VNV afdragen. De VNV draagt zorg voor de voor inhouding benodigde machtigingen.

Art. 3.4 - Geschillen

- (1) Partijen verbinden zich om, indien tussen hen een verschil van mening bestaat met betrekking tot de interpretatie, de naleving of het toepasselijk zijn van de CAO, te trachten in overleg tot overeenstemming te komen.
- (2) Wanneer één der partijen tijdens het in punt 1 bedoelde overleg meent, dat zulk een overeenstemming niet te bereiken is, kan zij per aangetekend schrijven dan wel schriftelijk met ontvangstbevestiging aan de wederpartij mededelen, dat zij een geschil aanwezig acht hetwelk zij aan arbitrage wenst te onderwerpen.
- (3) Binnen 3 dagen na ontvangst van de in punt 2 genoemde kennisgeving zullen partijen in overleg treden over de vorming van een scheidsgerecht. Partijen behouden hun bevoegdheid een voorziening bij voorraad in kort geding te vragen van de president van de bevoegde rechtbank; zij zien evenwel af van het instellen van hoger beroep en cassatie tegen 's presidenten uitspraak; cassatie in het belang der wet blijft toegelaten.
- (4) a. Vaststelling van het aantal leden van het scheidsgerecht en benoeming van de leden geschiedt door partijen in onderling overleg.
b. Indien binnen 4 weken (of zo veel later als partijen overeenkomen) na het verstrijken van de in punt 3 genoemde termijn van 3 dagen partijen geen overeenstemming hebben bereikt over de samenstelling van een scheidsgerecht, zal een scheidsgerecht worden gevormd van 5 leden die als volgt worden benoemd:
 1. Op verzoek van de meest gerede partij benoemt de President van de rechtbank te Amsterdam 3 leden, een 4e lid onder de ontbindende voorwaarde dat de benoeming van dat lid vervalt indien de KLM een arbiter benoemt overeenkomstig punt 4.b.2, en een 5e lid onder de ontbindende voorwaarde dat de benoeming van dat lid vervalt indien de VNV een arbiter benoemt overeenkomstig punt 4.b.2.
De verzoekende partij zendt onverwijld aan de andere partij een afschrift van zijn verzoek aan de President.
 2. Binnen 1 week na verzending van bovengenoemd afschrift van het verzoek aan de President kan ieder van beide partijen 1 lid benoemen, waarvan kennis wordt gegeven aan de wederpartij alsmede aan voornoemde President.
- (5) a. Het scheidsgerecht bepaalt de wijze waarop het geschil zal worden behandeld en de termijnen welke daarbij in acht moeten worden genomen.
Het scheidsgerecht zal evenwel geen beslissing geven zonder ieder van beide partijen gelegenheid te hebben gegeven zich te doen horen en ten minste één schriftelijke conclusie in te dienen.

Bij de behandeling van het geschil kunnen partijen zich door gemachtigden doen vertegenwoordigen en door personen te hunner keuze doen bijstaan.

- b. De leden van het scheidsgerecht oordelen als goede mannen naar billijkheid en doen, indien het scheidsgerecht uit meer dan 1 lid bestaat, bij meerderheid van stemmen uitspraak.
De beslissing is met redenen omkleed. Zij wordt schriftelijk ter kennis van partijen gebracht.
De leden van het scheidsgerecht zijn gemachtigd de duur van hun last te verlengen, indien hun dit noodzakelijk voorkomt.
- c. Het scheidsgerecht bepaalt bij zijn beslissing in welke verhouding de kosten door partijen moeten worden gedragen.
- d. De uitspraak van het scheidsgerecht is bindend voor partijen alsmede voor de individuele vlieger wiens rechten of belangen bij het geschil waren betrokken, en zal ter kennis worden gebracht van de vliegers op de wijze zoals dit bij wijziging van een collectieve arbeidsovereenkomst ingevolge de artt. 4 en 5 van de Wet op de Collectieve Arbeidsovereenkomst dient te geschieden.

Indien tussen de KLM en de VNV een geschil bestaat met betrekking tot een onderwerp, dat in de andere CAO('s) gelijk of gelijkwaardig is geregeld, zullen de KLM en de VNV de bij de andere CAO('s) betrokken werknemersorganisatie(s) inlichten.

Art. 4.1 - Uitreiking CAO

De KLM verbindt zich de vlieger een exemplaar van de CAO uit te reiken.

Art. 4.2 - Vacatures

Bij de vervulling van vacatures zullen bij gelijke geschiktheid, dit ter beoordeling van de KLM, reeds in dienst zijnde personeelsleden voorrang genieten boven anderen, e.e.a. met inachtneming van Bijlage 6.

Art. 4.3 - Overtolligheid

- (1) De KLM verbindt zich geen beslissing te nemen ter zake van overtolligheid van vliegers dan na overleg met de VNV.
Onverkort de wettelijke rechten van de ondernemingraad, zal in eerste instantie de VNV hierin als het advies-uitbrengend orgaan worden beschouwd.
- (2) Door de KLM wordt vastgesteld welk overschot op korte en/of lange termijn bestaat.
Indien naar het oordeel van de KLM tot beëindiging van de arbeidsovereenkomst moet worden overgegaan, zal dit plaatshebben op de voorwaarden als vastgelegd in Bijlage 15.

Art. 4.4 - Verrichting werkzaamheden bij arbeidsconflicten

- (1) a. De KLM verbindt zich de vlieger geen werkzaamheden te doen overnemen, die niet meer worden verricht of stagneren ten gevolge van een arbeidsconflict bij een andere werkgever, dan nadat hierover in overleg met de VNV overeenstemming is bereikt.
b. Indien echter deze werkzaamheden door de werknemers van de andere werkgever ten behoeve van de KLM werden verricht, is de vlieger, zo hem zulks wordt opgedragen, gehouden deze werkzaamheden, mits buiten het bedrijf van bedoelde andere werkgever, te verrichten.

Met "buiten het bedrijf van bedoelde andere werkgever" wordt bedoeld: niet aan boord van bij die werkgever in gebruik zijnde vliegtuigen.

- (2) De KLM verbindt zich de vlieger geen werkzaamheden te doen overnemen, die niet meer worden verricht of stagneren ten gevolge van een arbeidsconflict bij de KLM, dan nadat hieromtrent in overleg met de VNV overeenstemming is bereikt.
De KLM is niet verplicht dit overleg te plegen, indien tussen de KLM en de VNV een georganiseerd arbeidsconflict bestaat.
- (3) De KLM verbindt zich geen extra of afwijkende werkzaamheden te doen verrichten, die arbeidsconflicten bij andere luchtvaartmaatschappijen kunnen beïnvloeden, dan nadat hierover in overleg met de VNV overeenstemming is bereikt.

Van een arbeidsconflict in de zin van dit artikel is sprake, indien het z.g. besmet werk betreft.

Art. 4.5 - Interchange

- (1) De KLM kan tot interchange overgaan met inachtneming van onderstaande bepalingen.
- (2) Jaarlijks omstreeks medio februari zal de KLM de VNV een schriftelijk overzicht geven van de naar verwachting voor het komende boekjaar benodigde interchanges (incl. KLM Cityhopper), detacheringen, blocked space agreements, joint ventures e.d., alsmede de verwachte groei in de sterkte van het korps vliegers. Dit overzicht zal vervolgens mondeling

nader worden toegelicht teneinde de VNV inzicht te geven in de achtergronden en ontwikkelingen.

Na ieder kwartaal zal de KLM de VNV een gespecificeerd overzicht verstrekken van de in dat kwartaal uitgevoerde interchanges, detacheringen, blocked space agreements, joint ventures, e.d.

- (3) Een dry lease verhuur langer dan 6 maanden behoeft de instemming van de VNV.
- (4) Inhuur van vliegtuigen behoeft de instemming van de VNV. In noodgevallen (b.v. ziekte en route) kan de KLM een eerste en/of tweede officier inhuren, zulks ter beoordeling van de gezagvoerder; de VNV zal alsdan zo spoedig mogelijk worden ingelicht.
- (5) a. Op basis van het in punt 2 bedoelde overzicht zullen de KLM en de VNV in overleg een bandbreedte vaststellen, waarbinnen de KLM in het betreffende boekjaar kan overgaan tot wet lease in- en verhuur. Wet lease in- en verhuur m.b.t. KLM Cityhopper valt buiten deze bandbreedte.
Bij het vaststellen van de bandbreedte kan een onderscheid worden gemaakt in passagervoer en vrachtovervoer (met voor elk eventueel een nadere onderverdeling in Europa en ICA). De bandbreedte betreft het saldo van wet lease in- en verhuur en wordt uitgedrukt in een percentage van het totale aantal geplande blokken in KLM-exploitatie (passagervoer) resp. de totale hoeveelheid geplande ton/km productie in KLM-exploitatie (vrachtovervoer), e.e.a. zoals weergegeven in het z.g. Basis Productie Programma.
- b. Indien de KLM in de loop van een boekjaar van mening is dat de in punt a bedoelde bandbreedte voor dat boekjaar te laag is om in de behoefte te kunnen voorzien, kan in overleg met de VNV voor dat boekjaar een grotere bandbreedte worden vastgesteld aan de hand van een deugdelijke motivering door de KLM.
- (6) In geval van wet lease in- en verhuur, alsmede inhuur van vliegtuigen, gelden de werk- en rusttijdenregeling en de voorzieningen en route zoals van toepassing bij de maatschappij die de betrokken vliegtuigen indeelt, tenzij er naar het oordeel van de VNV sprake is van dusdanige verschillen dat dit leidt tot onverantwoorde effecten. Alsdan zullen in overleg tussen KLM en VNV passende maatregelen worden getroffen.

Voor detacheringen geldt art. 7.4.

- (7) In overleg tussen de KLM en de VNV kan van de CAO worden afgeweken.

Voor detacheringen geldt art. 7.4.

- (8) Zolang er sprake is van wet lease inhuur en/of inhuur van vliegtuigen zal geen overtolligverklaring van vliegtuigen plaatsvinden, tenzij met de VNV anders wordt overeengekomen.

Art. 4.6 - Commerciële samenwerking

- (1) **Begripsbepalingen**

In dit artikel wordt verstaan onder

- | | | |
|-----------------------|---|---|
| Air political Partner | : | een luchtvaartmaatschappij waarmee op luchtvaartpolitieke gronden een samenwerkingsovereenkomst is aangegaan; |
| Alliantie | : | een verregaande strategische internationale samenwerking tussen luchtvaartmaatschappijen; |
| Anchor Partner | : | een intercontinentaal opererende luchtvaartmaatschappij, waarmee een strategische samenwerkingsovereenkomst is aangegaan, die beschikt over een of meer hubs in een specifiek geografisch gebied en die gegeven haar sterkte en omvang een waardevolle bijdrage levert aan een Alliantie; |
| Hub | : | een luchthaven die dienst doet als verbindingspunt in een rou- |

	tenetwerk;
Key Partner	: een, bij voorkeur exclusieve, partner van een Anchor Partner, waarmee een samenwerkingsovereenkomst is aangegaan, die beschikt over een eigen geconsolideerde thuismarkt en die voor een Alliantie zorgdraagt voor de aan- en afvoer van verkeersstromen op hubs;
Skyteam Partner	: een intercontinentaal opererende luchtvaartmaatschappij waarmee in het kader van de Skyteam alliantie een strategische samenwerking is aangegaan;
Tactical Partner	: <i>Hub feeder</i> : een luchtvaartmaatschappij, waarmee een niet-exclusieve samenwerkingsovereenkomst zonder strategisch oogmerk is aangegaan, enkel met het doel één of twee specifieke routes vanaf de hub Schiphol te kunnen bedienen; <i>Spoke feeder</i> : Een luchtvaartmaatschappij, waarmee een niet-exclusieve samenwerkingsovereenkomst zonder strategisch oogmerk is aangegaan, enkel met het doel een KLM-bestemming (anders dan Schiphol) in stand te houden door het koppelen van het netwerk van de partner.

- (2) In het kader van de ontwikkeling van haar marktpositie en afhankelijk van markt- en/of exploitatieomstandigheden werkt de KLM (incl. KLM Cityhopper) samen met een aantal luchtvaartmaatschappijen door verbinding en synchronisatie van hun netwerken met die van de KLM; daarbij verbindt de KLM haar prefix aan vluchten van de betreffende luchtvaartmaatschappijen in commerciële en operationele systemen en procedures (codesharing). Bedoelde luchtvaartmaatschappijen zijn naar de aard van samenwerking te onderscheiden in zes categorieën, t.w.: Anchor, Key, Tactical, Air political, Skyteam Partners en Overigen. Met betrekking tot de omvang van de codeshare-productie gelden per categorie de volgende afspraken.

a. Anchor Partners

Per samenwerkingsverband zal de KLM-productie tussen het specifieke geografische gebied van de Anchor Partner en de Nederlandse luchthavens gemiddeld minimaal 50% bedragen. Aanpassing naar het gemiddelde van minimaal 50% wordt in principe bereikt door groei. Het gemiddelde wordt berekend als het voortschrijdende gemiddelde over 3 boekjaren (te rekenen vanaf 1 april 2002). Per afzonderlijk boekjaar bedraagt de KLM-productie minimaal 48,5%.

Deze productie wordt uitgedrukt in een met de partner overeengekomen gangbare productie-eenheid. Als gangbare productie-eenheden worden beschouwd stoelkilometer, tonkilometer of een combinatie daarvan.

De productieverdeling is mede gebaseerd op de commerciële samenwerkingsovereenkomsten tussen KLM en haar respectievelijke partners. KLM zal onder geheimhouding de inhoud van de overeenkomsten tussen KLM en haar partners voor zover relevant voor de productieverdeling met de VNV delen. Wijzigingen van commerciële samenwerkingsovereenkomsten m.b.t. de productieverdeling zullen in overleg worden besproken. Op basis van deze wijzigingen zullen KLM en VNV in overleg eventueel nieuwe afspraken over productieverdeling overeenkomen. Anchor Partners kunnen onbepaald wereldwijd de KLM-code voeren, uitgezonderd op vluchten van en naar Europa anders dan van en naar Nederland, tenzij VNV en KLM anders overeenkomen. Anchor Partner Northwest Airlines kan de KLM-code onbepaald op vluchten van en naar Europa voeren.

b. Key Partners

De KLM zal – gerekend vanaf een nader in overleg tussen KLM en VNV vast te stellen basis – op routes van, naar en binnen Nederland minimaal 50% van de totale pro-

ductiegroei, uitgedrukt in stoelkilometers, van KLM en alle Key Partners (berekend over het totale gebied van alle Key Partners) uitvoeren. Een in enig boekjaar geconstateerde negatieve onbalans aan KLM-zijde zal in principe in het daaropvolgende boekjaar worden gecorrigeerd. Een negatieve onbalans aan KLM-zijde welke bij toetreden van een Key Partner kan ontstaan, zal in overleg met de VNV en met in achtname van het bedrijfsbelang middels overgangsmaatregelen in een nader overeen te komen periode worden gecorrigeerd. Bij toetreding van een nieuwe Key Partner geldt het moment van toetreding als basis voor meting van de groei.

c. Tactical Partners

Hub feeder: Er geldt geen beperking t.a.v. de omvang van codesharing met Tactical Partners Hub Feeders, met dien verstande dat de KLM de VNV op genoegzame wijze het tactische karakter van de samenwerking, in de vorm van codesharing, dient te onderbouwen. Daartoe zal de KLM aantonen dat de samenwerking met de Tactical Partner Hub Feeder betrekking heeft op een Europese partner op maximaal twee Europese routes van en naar Nederlandse luchthavens en uitgaat van non-exclusiviteit. Per route zullen naast een Nederlandse luchthaven ten hoogste twee andere Europese bestemmingen worden aangedaan.

Streven is om vluchten met een netwerkfunctie zelf uit te voeren. In ieder geval als dit bedrijfseconomisch verantwoord is. De KLM acht een business ratio, t.w. het verlies versus aan- en afvoerwaarde in een verhouding 1:6, als bedrijfseconomisch verantwoord.

Spoke feeder: Codesharing is ongelimiteerd mogelijk in de thuismarkt van de Tactical Partner Spokefeeder en bedieningsgebied van deze Tactical Partner, m.u.v. die bestemmingen die (potentieel) deel uitmaken van het bestaande KLM-netwerk. De KLM dient de VNV op genoegzame wijze het tactische karakter van de samenwerking in de vorm van codesharing te onderbouwen.

Streven is om vluchten met een netwerkfunctie zelf uit te voeren. In ieder geval als dit bedrijfseconomisch verantwoord is. De KLM acht een business ratio, t.w. het verlies versus aan- en afvoerwaarde in een verhouding 1:6, als bedrijfseconomisch verantwoord.

d. Air political Partners

Er geldt geen beperking t.a.v. de omvang van codesharing met Air political Partners; de KLM dient de VNV aan de hand van een deugdelijke motivering het luchtvaartpolitieke karakter van de samenwerking aan te tonen.

De KLM doet het maximale wat binnen de overeenkomst mogelijk is.

e. Skyteam Partners

In geval van spoke feeder vervoer is codeshare door huidige Skyteam Partners ongelimiteerd mogelijk in de thuismarkt en het bedieningsgebied van de respectievelijke Skyteam Partner m.u.v. die bestemmingen die (potentieel) deel uitmaken van het bestaande KLM-netwerk (zowel Europese als niet Europese partners). Voor wat betreft codeshare van en naar Nederland spreken partijen af de voorgenomen codeshare met Skyteam Partners te toetsen op het aspect van werkgelegenheid. Vervolgens zullen partijen in overleg bepalen onder welke voorwaarden deze Skyteam Partners de KLM-code op hun vluchten mogen voeren.

f. Overigen

Indien een partner niet in een van bovenstaande categorieën kan worden gevat, zullen de condities waaronder de commerciële samenwerking vorm zal worden gegeven in overleg tussen KLM en VNV worden vastgesteld.

Uiterlijk twee maanden na afloop van ieder boekjaar zal de KLM de VNV per categorie en partner een gespecificeerd overzicht verstrekken van de in dat boekjaar geproduceerde co-

deshare-productie alsmede de groei van de Key Partners versus de groei van de KLM ten opzichte van een in overleg tussen KLM en VNV vastgestelde basis. Tussentijds zal de KLM vóór 1 januari van enig jaar de VNV schriftelijk inzicht verschaffen in de actuele gegevens van het voorgaande zomerseizoen en de actuele planpositie van het lopende winterseizoen.

- (3) Jaarlijks uiterlijk in februari zal de KLM de VNV schriftelijk inzicht verschaffen in de planning voor het volgende zomerseizoen en een prognose voor het daaropvolgende winterseizoen. In aanvulling hierop zal de KLM uiterlijk in september van enig jaar de VNV tevens schriftelijk inzicht verschaffen in de actuele planpositie van het lopende zomerseizoen en de planning voor het volgende winterseizoen. Beide overzichten (bron Basis Productie Plan) alsmede de voorgestelde indeling van de partners zullen kort na gereedkomen mondeling door de KLM worden toegelicht teneinde de VNV inzicht te geven in de achtergronden en ontwikkelingen waarna vervolgens in overleg kan worden vastgesteld of, en zo ja in hoeverre, de in punt (1) genoemde indeling van de partners en/of omvang structurele aanpassing behoeft.

In overleg tussen de KLM en de VNV zal de categorie waarin een nieuwe partner in de regeling wordt opgenomen worden vastgesteld. Op reguliere basis zal in overleg tussen KLM en VNV over commerciële samenwerking worden getoetst of de categorie waaronder de partners in de regeling zijn opgenomen nog passend is. De KLM zal de VNV hiertoe een actueel overzicht verstrekken.

- (4) Indien de KLM in de loop van een boekjaar van mening is dat, als gevolg van substantiële veranderingen in de markt, de in punt (1) genoemde indeling van de partners en/of omvang voor dat boekjaar niet in de behoefte voorziet, kan in overleg met de VNV voor dat boekjaar een afwijkende indeling van de partners en/of omvang worden vastgesteld, waarbij van de CAO kan worden afgeweken.
- (5) Codesharing welke wordt uitgevoerd door partners met vliegtuigen waarvan de zitplaatscapaciteit kleiner is dan 34 stoelen (uitgaande van de door de fabrikant opgegeven maximale stoelencapaciteit van het vliegtuigtype), maakt geen onderdeel uit van deze regeling.

Art. 4.7 – KLM groeps partners

In aanvulling op het gestelde in de preambule zal in overleg tussen de KLM en de VNV worden bepaald of en welke (nieuwe) activiteiten in welke orde grootte door een (nieuwe) partner worden uitgevoerd. Vluchten in het charter segment kunnen binnen de KLM-groep door Transavia worden uitgevoerd. Vluchten in het segment low cost kunnen binnen de KLM-groep door Transavia-Basiq en Buzz worden uitgevoerd.

Streven is om vluchten met een netwerkfunctie zelf uit te voeren. In ieder geval als dit bedrijfseconomisch verantwoord is. De KLM acht een business ratio, t.w. het verlies versus aan- en afvoerwaarde in een verhouding 1:6, als bedrijfseconomisch verantwoord. Indien de KLM om bedrijfseconomische reden een bestemming annuleert kan alleen in overleg met de VNV deze bestemming vrij gegeven worden voor productie elders in de groep.

Art. 4.8 – Europese alliantie

In aanvulling op hetgeen in art. 3.1.(2) wordt gesteld, zal in geval van alliantievorming:

- a. In overleg tussen KLM en de VNV overeengekomen worden welk gedeelte van de totale gezamenlijke positieve productiegroei op zowel intra-Europese routes als intercontinentale routes door door KLM-vliegers wordt uitgevoerd, waarbij de VNV minimaal 50% als uitgangspunt zal hanteren, en
- b. Indien er sprake is van vermindering van de gezamenlijke productie of van gelijkblijvende gezamenlijke productie of het verplaatsen van productie, de productie die door KLM-vliegers wordt uitgevoerd als percentage van de gezamenlijke productie op intra-Europese

- zowel als op intercontinentale routes niet afnemen, en
- c. Minimaal 50% van de gezamenlijke productie tussen de thuismarkt van de luchtvaartmaatschappij van samenwerking en Nederland door KLM-vliegers worden uitgevoerd, en
 - d. In samenhang met het onder a gestelde geen overtolligheid van KLM-vliegers ontstaan tengevolge van de samenwerking.

Art. 4.9 – Productieafspraken Air France/KLM

(1) AF/KL productie

Onder AF/KL productie wordt verstaan de som van de productie van KLM en Air France afzonderlijk exclusief hun respectievelijke partners en geschoond van Europese domestic (non-CDG, non-AMS) productie in één boekjaar onderverdeeld in intra-Europese passageproductie, intercontinentale passageproductie en vrachtproductie uitgedrukt in ASK's resp. ATKF's dan wel een andere overeen te komen eenheid. De groei van de productie geldt ten opzichte van het voorafgaande boekjaar.

(2) Verdeling van productie

a. Productiegroei

Partijen spreken af gezamenlijk een techniek te ontwikkelen voor de verdeling van de groei van productie tussen de KLM en Air France. Indien partijen hier niet vóór 1 april 2007 in slagen, zal de verdeling van productiegroei worden vastgesteld op basis van de relatieve grootte van de KLM productie t.o.v. de Air France productie per 1 april 2007; indien KLM op 1 april 2007 X% van de intra-Europese AF/KL productie uitvoert, zal vanaf 1 april 2007 gemiddeld minimaal X% van de intra-Europese AF/KL productiegroei door KLM-vliegers worden uitgevoerd. Het gemiddelde wordt berekend als het voortschrijdende gemiddelde over 3 opeenvolgende boekjaren (te rekenen vanaf 1 april 2007). Zo ook voor de intercontinentale productie en de vrachtproductie. De voornoemde relatieve groottes zullen op 1 april 2007 niet kleiner zijn dan op 1 april 2004. Indien de KLM en de VNV in overleg vaststellen dat de overeengekomen productiegroei van KLM niet rendabel (NMN < 8% en een bijdrage aan het netto operationeel resultaat < 0) is, zal een lager percentage van de KLM productiegroei worden overeengekomen.

b. Productievolume

Per afzonderlijk boekjaar bedraagt het volume aan productie dat door KLM-vliegers wordt uitgevoerd minimaal X - 1%.

c. Productiekrimp

Indien er sprake is van vermindering van AF/KL productie zal de productie die door KLM-vliegers wordt uitgevoerd als percentage van zowel de AF/KL passageproductie op intra-Europese routes zowel als op intercontinentale routes als wel de AF/KL vrachtproductie niet afnemen.

(3) Codeshare met Air France

Met inachtneming van punt (2) mag Air France onbeperkt de KLM-code voeren op Air France vluchten.

HOOFDSTUK V **DE DIENSTBETREKKING****Art. 5.1 - De individuele arbeidsovereenkomst**

Bij indiensttreding wordt de dienstbetrekking tussen de KLM en de vlieger vastgelegd in een individuele arbeidsovereenkomst volgens het model in Bijlage 1, tenzij in overleg tussen de KLM en de VNV anders is overeengekomen.

Art. 5.2 - Aanvang dienstbetrekking

- (1) De dienstbetrekking vangt aan op de met de vlieger overeengekomen datum.
- (2) a. De diensttijd wordt gerekend vanaf de datum van laatste indiensttreding van de vlieger, tenzij in overleg tussen de KLM en de VNV of ingevolge de CAO anders wordt/is bepaald.
 - b. Van de datum van laatste indiensttreding wordt in ieder geval afgeweken t.a.v.
 1. vliegers wier overgang van een ander dienstverband met de KLM naar deze CAO (nagenoeg) aansluitend plaatsvindt;
Met "nagenoeg aansluitend" wordt bedoeld een interval van maximaal drie maanden.
 2. vliegers wier vorig dienstverband met de KLM wegens overtolligheid of arbeidsongeschiktheid werd beëindigd.

Een dergelijke afwijking wordt vastgelegd in de individuele arbeidsovereenkomst.

Art. 5.3 - Duur van de arbeidsovereenkomst

De arbeidsovereenkomst tussen de KLM en de vlieger wordt - met inachtneming van een proeftijd van 2 maanden - aangegaan voor onbepaalde tijd, tenzij in overleg tussen de KLM en de VNV anders is overeengekomen.

Art. 5.4 - Einde arbeidsovereenkomst

Behalve op de in de wet geregelde of uit de wet voortvloeiende wijzen van beëindiging neemt de arbeidsovereenkomst in ieder geval een einde zonder dat daartoe opzegging is vereist:

- (1) met ingang van de 56e verjaardag van de vlieger resp. de leeftijd van de vlieger voortvloeiend uit art. 5.8.(2)b;
- (2) op de datum waarop het dienstverband van de vlieger 3 jaar heeft geduurd en hij nog niet is geslaagd voor het theoretische deel van het examen voor het vliegbewijs ATPL-A;
- (3) op de datum waarop, na advies van de beoordelingscommissie genoemd in Bijlage 6, Hoofdstuk 2, punt 2.4, de Executive Vice President Flight Operations beslist dat de vlieger niet binnen de daarvoor gestelde termijn - welke behoudens overmacht maximaal 6 maanden bedraagt - na indiensttreding er in is geslaagd zijn initiële opleiding en de daarbij behorende routetraining met goed gevolg te voltooien.

Art. 5.5 – Herplaatsing

- (1) De KLM verbindt zich de vlieger die is geslaagd voor het in art. 5.4.2 genoemde examen en die wegens arbeidsongeschiktheid voor zijn functie een invaliditeitspensioen vanwege het Pensioenfonds wordt toegekend of zal worden toegekend, zo mogelijk - dit ter beoordeling

van de KLM - een andere functie aan te bieden, waarbij rekening gehouden zal worden met zijn geschiktheid en opleiding.

- (2) De KLM verbindt zich de ex-vlieger aan wie invaliditeitspensioen vanwege het Pensioenfonds werd toegekend, indien het invaliditeitspensioen wegens beëindiging der invaliditeit vervalt, zijn oude functie aan te bieden of - indien dit in overleg met de VNV redelijkerwijs niet mogelijk blijkt - een andere functie aan te bieden, waarbij rekening gehouden zal worden met zijn geschiktheid en opleiding.
- (3) De KLM verbindt zich de vlieger die is geslaagd voor het in art. 5.4.2 genoemde examen en die niet of niet meer kan voldoen aan de bekwaamheidseisen voor zijn functie, zo mogelijk - dit ter beoordeling van de KLM - een andere functie aan te bieden, waarbij rekening zal worden gehouden met zijn geschiktheid en opleiding.
- Het vorenstaande is niet van toepassing op de vlieger wiens arbeidsovereenkomst op grond van art. 5.4.3 een einde neemt.

Art. 5.6 - Senioriteit

De loopbaan, de tewerkstelling op een bepaald vliegtuigtype, uitzending, stationering, detachering, demotie alsmede ontslag ten gevolge van inkrimping van het vliegerkorps en heraanstelling na dit ontslag zullen plaatsvinden overeenkomstig de senioriteit van de vlieger volgens de regels zoals vastgelegd in de Bijlagen 6, 12, 15 en 21.

Art. 5.7 - Opleiding en beoordeling

De VNV wordt door de KLM in de gelegenheid gesteld advies uit te brengen over een voorgenomen besluit tot vaststelling of wijziging van een regeling op het gebied van de opleiding of van de beoordeling, het vliegerberoep betreffende en voor zover betrekking hebbende op alle of een groep van vliegers.

Dit artikel bevestigt de bestaande relatie tussen de KLM en de VNV t.a.v. de aangegeven materie.

Art. 5.8 - Verminderde productie

(1) Verminderde productie regulier

- a. De vlieger kan op zijn verzoek minder dan 100% tewerkgesteld worden. De vlieger kan te allen tijde een verzoek tot het wijzigen van het tewerkstellingspercentage indienen. KLM zal een verzoek in ieder geval niet afwijzen indien:
- de aanvraag 2 ½ jaar na indiensttreding of later is ingediend, en,
 - de ingangsdatum van het gewijzigde tewerkstellingspercentage de eerste dag van een willekeurige maand is die zes maanden of langer na het indienen van de aanvraag is gelegen, en,
 - de aanvraag twee jaar of later na een vorige gehonoreerde aanvraag is ingediend, en,
 - bij honorering van de aanvraag de toename van het aandeel reguliere verminderde productie per divisie minder dan 2% – uitgedrukt in z.g. fulltime equivalents (FTE's) – per jaar bedraagt, en,
 - het de eerste of tweede aanvraag om een hoger tewerkstellingspercentage betreft, terwijl er sprake is van vacatures in de betreffende divisie, of de aanvraag een lager tewerkstellingspercentage betreft, en,
 - de aanvraag een tewerkstellingspercentage van 100, 80 of $66\frac{2}{3}$ betreft voor een vlieger die is tewerkgesteld volgens Bijlage 5, of een tewerkstellingspercentage van 100, 80 $66\frac{2}{3}$ of 50 voor een vlieger die is tewerkgesteld volgens Bijlage 5a,

of een tewerkstellingspercentage van 100, 80, 65 of 50 voor een vlieger die is tewerkgesteld volgens Bijlage 21.

Onder de aanvraag naar een hoger tewerkstellingspercentage wordt niet verstaan de overgang van een tewerking van 50% volgens Bijlage 5a of Bijlage 21 naar een tewerking van $66\frac{2}{3}$ % volgens Bijlage 5 en de overgang van een tewerking van 65% volgens Bijlage 21 naar een tewerking van $66\frac{2}{3}$ % volgens Bijlage 5 of Bijlage 5a.

- b. Een tewerkstellingspercentage van meer dan 100% is niet mogelijk.
- c. Ingeval in een divisie het aantal verzoeken voor een lager tewerkstellingspercentage het hierboven gestelde quotum te boven gaat, geschiedt de overgang naar het lagere tewerkstellingspercentage in die divisie op basis van senioriteit zoals bedoeld in art. 5.6.

Indien ingevolge dit punt niet aan de wens kan worden voldaan, vervalt het verzoek en dient de vlieger zich opnieuw aan te melden conform punt 3a.

- d. Ingeval in een divisie het aantal verzoeken voor terugkeer naar een hoger tewerkstellingspercentage het aantal vacatures te boven gaat, geschiedt de overgang naar het hogere tewerkstellingspercentage in die divisie op basis van senioriteit zoals bedoeld in art. 5.6.

Indien ingevolge dit punt niet aan de wens kan worden voldaan, vervalt het verzoek en dient de vlieger zich opnieuw aan te melden conform punt 3a.

(2) Verminderde productie en deeltijdpensioen

- a. Vanaf de leeftijd van 48 jaar, 52 jaar, 52 jaar en 3 maanden resp. 54 jaar kan de vlieger ervoor kiezen om op basis van een verminderde productie van 80% dan wel $66\frac{2}{3}$ % (vliegers tewerkgesteld onder Bijlage 5 en 5a) of 65% (vliegers tewerkgesteld onder Bijlage 21) resp. 50% (vliegers tewerkgesteld onder Bijlage 5a en 21) werkzaam te zijn in combinatie met een deeltijdpensioen, e.e.a. met inachtneming van punt (1)d en punt 3.
- b. Op de ingangsdatum van de verminderde productie, zoals bedoeld in punt 2a, wordt de 56-jarige pensioenleeftijd van de vlieger verhoogd met het aantal dagen vanaf deze datum tot en met de 56e verjaardag, vermenigvuldigd met een factor 0,25 (80% productie), 0,5 ($66\frac{2}{3}$ % productie), 0,54 (65% productie) dan wel 1 (productiefactor 50%) en vervolgens algebraïsch afgerond op hele dagen. Bij deze berekening wordt een jaar gesteld op 360 dagen en een maand op 30 dagen. De verhoogde pensioendatum bedraagt in alle gevallen uiterlijk de dag waarop de 58-jarige leeftijd wordt bereikt.
- c. Tenzij de vlieger – die overeenkomstig artikel 5.8 een verminderde productie levert - schriftelijk aan de KLM kenbaar maakt hiervan af te willen zien, wordt bij het bereiken van de leeftijden als bedoeld in punt (2)a zijn pensioenleeftijd van 56 jaar overeenkomstig punt (2)b verhoogd.

(3) Verminderde productie algemeen

- a. De wens om zijn tewerkstellingspercentage te wijzigen, zoals bedoeld in de punten 1 en 2, dient de vlieger schriftelijk kenbaar te maken. Deze kennisgeving wordt 6 maanden voorafgaand aan de ingangsdatum van de beoogde wijziging/overgang bindend en kan niet meer worden herroepen. Indien de vlieger op de ingangsdatum van de beoogde overgang/wijziging niet meer voldoet

aan de bekwaamheidseisen voor zijn functie of is afgekeurd, zal de kennisgeving echter worden geacht niet te zijn gedaan.

Indien er sprake is van een ziektesituatie die vergelijkbaar is met afkeuring, kan de VNV met gebruikmaking van art. 2.3 de kwestie bij de KLM aanhangig maken.

- b. In overleg tussen de KLM en betrokkene kan in afwijking van de punten 1a en 2a een andere ingangsdatum van de beoogde overgang/wijziging worden overeengekomen, welke bindend is. Indien de vlieger op de ingangsdatum van de beoogde overgang/wijziging niet meer voldoet aan de bekwaamheidseisen voor zijn functie of is afgekeurd, zal de kennisgeving echter worden geacht niet te zijn gedaan.

Indien de KLM een verzoek tot een vervroegde ingangsdatum van de beoogde overgang/wijziging afwijst, zal zij de VNV daarvan gemotiveerd in kennis stellen.

- c. Gedurende de periode van verminderde productie worden voorts de arbeidsvoorwaarden evenredig aangepast, e.e.a. voor zover en zoals nader in de CAO is aangegeven.
- d. In afwijking van de punten (1)a en (2)a is de vlieger na een opleiding voor een andere functie, i.h.k.v. exposure, gehouden een productie te gaan leveren van minimaal 80% gedurende een periode die twee z.g. simulatorchecks bevat.

Art. 5.9 - Regeling bij zwangerschap

Voor de vlieger, die zwanger is, geldt de regeling zoals vermeld in Bijlage 20.

HOOFDSTUK VI

**VERPLICHTINGEN SAMENHANGENDE MET
DE DIENSTBETREKKING**

Art. 6.1 - Gedrag

- (1) De vlieger zal in dienst en - voor zover dit redelijkerwijs van hem kan worden verlangd - ook buiten dienst zo veel mogelijk de belangen van de KLM en KLM Cityhopper behartigen en bevorderen.
Voorts zal de vlieger zich zodanig gedragen, dat de goede naam van de KLM, KLM Cityhopper en hun werknemers niet wordt geschaad.
- (2) De vlieger dient zich te onthouden van gedrag gebaseerd op ras, nationaliteit, geslacht, seksuele omgang, seksuele geaardheid, godsdienst of levensovertuiging, dat door zijn aard afbreuk doet aan de waardigheid van de mens in de werkomgeving en dat door degene(n), die dit gedrag direct ondervindt(en), uitdrukkelijk als ongewenst of krenkend is bestempeld.

Art. 6.2 - Handboeken en voorschriften

De vlieger is gehouden zich op de hoogte te stellen en te blijven van de in de hem verstrekte handboeken en voorschriften gegeven instructies, voor zover deze voor hem van belang zijn, en deze instructies op te volgen.

De instructies zullen de functie van de voor de inhoud verantwoordelijke functionaris vermelden.

Deze instructies mogen niet strijdig zijn met enig artikel in de CAO.

Art. 6.3 - Geheimhouding

- (1) De vlieger is verplicht tot geheimhouding van al hetgeen waarvan hij in verband met zijn dienstbetrekking bij de KLM kennis heeft gekregen, voor zover hij redelijkerwijze kan veronderstellen dat kennisneming daarvan door derden het belang van de KLM, KLM Cityhopper en/of hun werknemers kan schaden.
- (2) Deze verplichting blijft van kracht na het einde van de dienstbetrekking.
- (3) De verplichting tot geheimhouding geldt niet voor mededelingen betreffende zijn dienstbetrekking aan de VNV en aan zijn medische en rechtskundige adviseurs, mits deze mededelingen kunnen worden gezien als te behoren tot de normale communicatie met medische of rechtskundige adviseurs c.q. tussen een werknemersorganisatie en haar leden ten dienste van een doelmatige belangenbehartiging door die organisatie.

Art. 6.4 - Alcohol en drugs

- (1) Het is de vlieger verboden gedurende de periode dat hij werkzaamheden dient te verrichten (in geval van vluchtopdrachten: tussen aan- en afmelding, als werkend bemanningslid), gedurende een reservedienst en wanneer hij het door de KLM resp. KLM Cityhopper voorgeschreven uniform in publieke of voor publiek toegankelijke ruimtes draagt, alcohol en/of drugs, in welke vorm dan ook, te gebruiken dan wel onder invloed te verkeren van alcohol of drugs (v.w.b. deze laatste alléén bij wet verboden middelen), dan wel drugs bij zich te dragen.
- (2) Het is de vlieger verboden alcohol te gebruiken binnen 10 uur vóór de aanvang van een vlucht waarvoor hij als werkend bemanningslid is ingedeeld, dan wel binnen 10 uur vóór de aanvang van een reservedienst.

- (3) Overmatig gebruik van alcohol is de vlieger verboden binnen 24 uur vóór de aanvang van een vlucht waarvoor hij als werkend bemanningslid is ingedeeld, dan wel binnen 24 uur vóór de aanvang van een reservedienst.

Art. 6.5 - Aansprakelijkheid

(1) Van KLM voor zaken van de vlieger

- a. De KLM is niet aansprakelijk voor beschadiging of vermissing van zaken, welke het eigendom zijn van de vlieger, bij hem in gebruik zijn of onder hem berusten, e.e.a. behoudens punt 1b.
- b. Behoudens t.a.v. schade aan een de vlieger toebehorend of bij hem in gebruik zijnd voertuig, zal aan de vlieger een schadevergoeding worden toegekend, indien hij aan-toont dat beschadiging of vermissing van zaken als bedoeld in punt 1a het gevolg is van de dienstuitvoering en de beschadigde of vermiste zaken zaken zijn, waarvan het redelijk geacht wordt dat de vlieger deze bij zich heeft, e.e.a. onder voorwaarde dat de vlieger:
1. het redelijkerwijs mogelijke heeft gedaan om beschadiging of vermissing te voorkomen;
 2. de beschadiging of vermissing heeft gemeld op de voorgeschreven wijze;
 3. eventuele aanspraken op vergoeding jegens derden aan de KLM zal overdragen, met dien verstande dat aanspraken jegens verzekeringsmaatschappijen op grond van door de vlieger uit eigen middelen gesloten verzekeringen slechts behoeven te worden overgedragen voor zover zulks redelijkerwijs van de vlieger kan worden verlangd;
 4. de originele aankoopnota of reparatienota overlegt voor zover zulks naar het oordeel van de KLM in redelijkheid van hem kan worden verlangd.

Voor de toepassing van dit artikel wordt de tijd, die wordt doorgebracht buiten de standplaats in opdracht van de KLM en gedurende welke geen dienst wordt verricht, geacht te behoren tot de dienstuitvoering.

Schade aan de auto wordt slechts vergoed, indien de vlieger de uitdrukkelijke opdracht had van deze auto gebruik te maken en bij het toekennen van een vergoeding voor het gebruik van de auto de vergoeding van schade niet uitdrukkelijk door de KLM is uitgesloten.

- c. Voor noodzakelijke aanschaffing van zaken in verband met tijdens dienstuitvoering buiten de standplaats (ev. tijdelijk) vermiste bagage zal een vergoeding worden toegekend, waarmee bij de eventuele schadevergoeding genoemd in punt 1b rekening zal worden gehouden.
- d. De vlieger draagt bij de betaling van de schadevergoeding de vermiste zaken in eigendom aan de KLM over.

Vermiste zaken die worden teruggevonden nadat schadevergoeding is uitbetaald, zullen door de KLM desgewenst aan de vlieger in eigendom worden overgedragen na terugbetaling van de schadevergoeding, e.e.a. voor zover de KLM die zaken nog in eigendom heeft.

- e. Schadevergoeding als bedoeld in punt 1b vindt plaats op basis van reparatiekosten c.q. vervangingswaarde onder toepassing van afschrijving. Schadevergoeding vindt slechts plaats voor zover de aldus berekende schade een bedrag van € 11,34 per gebeurtenis te boven gaat.

In geval van tijdelijk vermiste bagage, zoals bedoeld in punt 1c, bedraagt de schadevergoeding de helft van de nieuwprijs van redelijkerwijs benodigde en aangekochte vervangende kledingstukken en toiletartikelen.

Onder "vervangingswaarde onder toepassing van afschrijving" wordt verstaan de nieuwprijs op het tijdstip van vermissing c.q. beschadiging onder aftrek van afschrijving voor de tijd, dat het te vervangen artikel in gebruik is geweest.

(2) Van de vlieger tegenover KLM

De vlieger is niet aansprakelijk voor schade respectievelijk vermissing van hem door de KLM in gebruik of bewaring gegeven zaken, mits de schade respectievelijk vermissing op de voorgeschreven wijze is gemeld, tenzij de KLM kan aantonen, dat deze schade respectievelijk vermissing is te wijten aan opzet, grove schuld of grove nalatigheid van de vlieger.

(3) Van de vlieger tegenover derden

a. Behoudens t.a.v. schade en/of letsel veroorzaakt met een de vlieger toebehorend of bij hem in gebruik zijnd, de KLM niet toebehorend voertuig, wordt de vlieger door de KLM civielrechtelijk gevrijwaard tegen aanspraken van derden ter zake van schade en/of letsel veroorzaakt door de wijze van dienstuitvoering.

Schade aan de auto wordt slechts vergoed, indien de vlieger de uitdrukkelijke opdracht had van deze auto gebruik te maken en bij het toekennen van een vergoeding voor het gebruik van de auto de vergoeding van schade niet uitdrukkelijk door de KLM is uitgesloten.

b. De vlieger is gehouden de KLM onverwijld volledig in te lichten omtrent door zijn wijze van dienstuitvoering veroorzaakte schade en/of letsel en overigens alle ter zake gevraagde medewerking te verlenen.

Art. 6.6 - Personeelsgegevens

De vlieger is gehouden de KLM onverwijld in kennis te stellen van elke wijziging van zijn burgerlijke staat, gezinssamenstelling, huisadres, telefoonnummer, adres van degene die in geval van nood moet worden ingelicht en militaire status e.d., alsmede beëindiging van een door de KLM erkend samenlevingsverband, het niet meer voldoen aan de voorwaarden gesteld aan erkenning van een kind als bedoeld in art. 1.8.e en het hebben ingediend van een aanvraag tot verandering van zijn nationaliteit.

Art. 6.7 - Onderzoek kleding en bagage

Ter voorkoming van onregelmatigheden of indien een vermoeden van onregelmatigheden bestaat, kan de KLM op luchthavens, op terreinen en in gebouwen in gebruik bij de KLM en/of KLM Cityhopper in aanwezigheid van de vlieger een onderzoek doen instellen naar de inhoud van kledingstukken en voertuigen van de vlieger en door hem meegevoerde voorwerpen.

De met dit onderzoek belaste functionarissen dienen in het bezit te zijn van een schriftelijke machtiging van de Directie en hun zal worden opgedragen voor het eergevoel van de vlieger krenkend optreden te voorkomen.

Art. 6.8 - Legitimatie

(1) De vlieger is gehouden op luchthavens alsmede op terreinen, in gebouwen en in voertuigen, in gebruik bij de KLM en/of KLM Cityhopper, de hem uitgereikte legitimatiekaart, welke eigendom is van de KLM, bij zich te dragen en op verzoek te tonen aan met controle belaste en zich als zodanig te legitimeren functionarissen. Tevens is de vlieger gehouden zijn legitimatiekaart zichtbaar te dragen, indien de KLM dit voor bepaalde terreinen en gebouwen voorschrijft.

Bij vermissing dient de vlieger zich van een nieuwe legitimatiekaart te voorzien, welke in afwijking van art. 6.5.2 verkrijgbaar is tegen betaling van € 22,69.

- (2) De vlieger is gehouden tijdens de dienstuitvoering de daarvoor door de KLM voorgeschreven documenten bij zich te dragen en op verzoek van de bevoegde instanties te tonen.

Art. 6.9 - Dienst- en uniformkleding

De vlieger is gehouden de door de KLM resp. KLM Cityhopper voorgeschreven dienst- en uniformkleding en andere uitrustingsstukken op de voorgeschreven wijze te dragen en te onderhouden.

De uitvoering van dit artikel wordt nader geregeld in Bijlagen 11 en 21 en de uniformvoorschriften.

Art. 6.10 - Gebruik KLM-zaken

- (1) De vlieger is verantwoordelijk voor de juiste behandeling van de hem door de KLM in gebruik of bewaring gegeven zaken.
- (2) Het is hem niet toegestaan zonder toestemming, door of vanwege de KLM gegeven, enige aan de KLM toebehorende zaak voor een ander doel dan waarvoor het bestemd is of te eigen behoefte te gebruiken.
- (3) De vlieger is gehouden de hem door de KLM in gebruik of bewaring gegeven zaken onverwijld aan de KLM terug te geven, indien de KLM hem dit opdraagt, en eigener beweging bij het einde van de arbeidsovereenkomst.

Art. 6.11 - Bekendmaking enz. op KLM/KLC-terreinen

De vlieger zal zich ervan onthouden om enige bekendmaking, oproep of voorstelling van welke aard dan ook, op enigerlei wijze openbaar te maken op terreinen, in gebouwen of in vervoermiddelen, in gebruik bij de KLM en/of KLM Cityhopper, of aldaar intekenlijsten te doen circuleren, vergaderingen te beleggen, inzamelingen te houden of handel te drijven zonder voorafgaande toestemming van de KLM.

Art. 6.12 - Verrichting werkzaamheden

De vlieger is gehouden zijn taak naar beste vermogen te verrichten.

Art. 6.13 - Medisch onderzoek

- (1) Wettelijke medische keuring

De kosten van de wettelijk geregelde medische keuringen zijn voor rekening van de KLM. De KLM verbindt zich wettelijke keuringen ten behoeve van afgifte van het vliegmedische certificaat te laten ondergaan bij een onafhankelijk keuringsinstituut. De onafhankelijkheid van dit instituut zal in onderling overleg tussen KLM en VNV periodiek worden vastgesteld.

De KLM en de VNV hebben onder voorwaarden het Aeromedisch Instituut van KLM Arbo Services als onafhankelijk keuringsinstituut aangemerkt.

- (2) Medisch onderzoek

- a. In geval van het niet verrichten van werkzaamheden wegens lichamelijke of geestelijke ongeschiktheid voor de uitoefening van zijn functie, is de vlieger gehouden zich te onderwerpen aan een medisch onderzoek door een door de KLM aan te wijzen arts, wanneer de KLM zulks gewenst acht.

- b. In geval van een geschil tussen de KLM en de vlieger over het al dan niet bestaan van ongeschiktheid tot het verrichten van zijn werkzaamheden, is de vlieger gehouden zich te laten onderzoeken ten behoeve van een z.g. "second opinion", zoals bedoeld in art. 7: 629 a BW, indien de KLM hierom verzoekt.
- c. De kosten van de in de punten 2a en b bedoelde onderzoeken zijn voor rekening van de KLM, met uitzondering van het geval waarin op verzoek van de vlieger een onderzoek ten behoeve van een z.g. "second opinion" plaatsvindt.

Art. 6.14 - Militaire dienst

- (1) De vlieger, die een oproep voor het vervullen van de militaire dienstplicht ontvangt, dient de KLM hiervan onverwijld in kennis te stellen.
De vlieger wordt gedurende de periode dat hij in militaire dienst verblijft, non-activiteit verleend.
- (2) Opleiding en Oefening
 - a. Gedurende de non-activiteit heeft de vlieger geen recht op enige tegemoetkoming of uitkering van welke aard ook vanwege de KLM; evenmin worden vakantierechten toegekend, e.e.a. tenzij in overleg met de VNV anders wordt overeengekomen.
 - b. Gedurende de non-activiteit zijn de artt. 6.2, 6.9, 6.12, 9.1, 9.2, 10.1, 10.2, 10.3, 10.7, 10.8 en 10.9 niet van toepassing.
 - c. De vlieger aan wie non-activiteit is verleend, is gehouden ten minste 14 dagen vóór ingang van groot c.q. klein verlof de KLM te verwittigen van zijn voornemen al dan niet weer in actieve dienst van de KLM te treden.
- (3) Herhalingsoefeningen
 - a. Tijdens de non-activiteit zal de KLM de vlieger een uitkering toekennen voor zover het militair inkomen (incl. inkomstenvergoeding) lager is dan het laatst genoten KLM-salaris, mits de vlieger zijn rechten jegens de overheid geldend heeft gemaakt.
 - b. Gedurende de non-activiteit zijn de artt. 6.2, 6.9, 6.12, 9.2, 10.1 en 10.7 niet van toepassing.
 - c. De hierboven genoemde regeling is slechts van toepassing, indien en voor zover het verblijf in militaire dienst niet het gevolg is van het toedoen van de vlieger c.q. het militaire inkomen (incl. inkomstenvergoeding) niet is verminderd als gevolg van het toedoen van de vlieger.

Indien herhalingsoefeningen van buitenlandse vliegers langer dan in totaal 3 maanden duren, behoudt de KLM zich het recht voor deze zaak in het overleg met de VNV aan de orde te stellen.

(4) Mobilisatie e.d.

De KLM zal in geval van mobilisatie, een daartoe gelijk te stellen oproeping in militaire dienst van alle dan wel een gedeelte der strijdkrachten of een daarmee gelijk te stellen dan wel gepaard gaande oproeping tot vervulling van noodwachtplicht e.d. met de VNV in overleg treden over de te treffen regeling voor de opgeroepen vliegers.

Art. 6.15 - Dienstneming Vrijwillige Brandweer e.d.

Het aangaan van een vrijwillige verbintenis bij de Vrijwillige Brandweer, Nationale Reserve, Reserve Politie of dergelijke organisaties, waar een verplichte opkomst tot de mogelijkheden behoort, is de vlieger niet toegestaan dan na toestemming van de KLM.

Art. 6.16 - Nevenfuncties in KLM/KLC-verband

- (1) Indien de vlieger op basis van vrijwilligheid een nevenfunctie binnen de KLM of KLM Cityhopper aanvaardt, kan hij, voor zover dit voor de uitoefening van deze nevenfunctie noodzakelijk is en uitsluitend voor zover zulks op deze nevenfunctie betrekking heeft, van de CAO afwijkende en/of de CAO aanvullende voorwaarden met de KLM resp. KLM Cityhopper overeenkomen.

Aanvullende en/of afwijkende voorwaarden inzake de punten 3.7 en 3.8 van Bijlage 5 zijn niet geoorloofd. Bij de uitoefening van de nevenfunctie worden kredieturen uitsluitend toegerekend voor instructie en/of vliegactiviteiten conform punt 2.3.1 van Bijlage 5.

- (2) De vervulling van een nevenfunctie, als bedoeld in punt 1, mag de taakuitvoering in de functie niet schaden.

Art. 6.17 - Nevenarbeid en -inkomsten

- (1) Het is de vlieger niet toegestaan, naast zijn werkzaamheden bij de KLM, andere werkzaamheden te verrichten of handel te drijven, indien de KLM daarvan nadeel kan ondervinden. Daaronder worden mede begrepen werkzaamheden die kunnen leiden tot overschrijding van de in de Arbeidstijdenwet omschreven normen ter zake van de werk- en rusttijden.
- (2) Het is de vlieger voorts niet toegestaan zonder toestemming van de KLM werkzaamheden te verrichten ten behoeve van andere bedrijven of instellingen, werkzaam op het gebied van het luchtvervoer.
- (3) In verband met de punten (1) en (2) is de vlieger gehouden om eventuele, betaalde werkzaamheden (inclusief werk- en rusttijden) bij een andere werkgever dan de KLM schriftelijk aan de KLM te melden.
- (4) Het is de vlieger niet toegestaan fooien en, zonder toestemming van de KLM, geschenken of gunsten van KLM-klanten of -relaties te aanvaarden. Deze bepaling geldt niet, indien weigering van een fooi, geschenk of gunst zou kunnen leiden tot schade aan de betrekkingen van de KLM met de klant of relatie.
- (5) Het is de vlieger, behoudens met toestemming van de KLM, niet geoorloofd rechtstreeks of zijdelings materieel belang te hebben bij werken en aanbestedingen van de KLM bij derden en leveranties aan de KLM door derden, noch geschenken, provisie of commissie op enigerlei wijze in verband staande met deze werken, aanbestedingen of leveranties te aanvaarden.
- (6) Het is de vlieger niet dan met toestemming van de KLM toegestaan reclame te maken of mede te werken aan reclame voor andere bedrijven of instellingen en/of derzelve producten of doelstellingen, indien hierbij op enigerlei wijze verband met de KLM of de dienstbetrekking van de vlieger aanwezig is, behoudens art. 3.3.

Art. 6.18 - Gevonden voorwerpen

De vlieger is gehouden voorwerpen die door hem worden gevonden op terreinen, in gebouwen of in vervoermiddelen, in gebruik bij de KLM en/of KLM Cityhopper, zo spoedig mogelijk in te leveren bij de Dienst Bedrijfsbeveiliging (buiten Nederland: de service manager). Hiervoor zal een ontvangstbewijs worden afgegeven.

Art. 6.19 - Controlevoorschriften bij ziekte

- (1) Toepassing

De Controlevoorschriften bij ziekte zijn van toepassing gedurende de eerste 52 weken van de arbeidsongeschiktheid, berekend volgens de normen van het BW.

(2) Overtreding

Bij overtreding van de Controlevoorschriften bij ziekte gedurende de eerste 52 weken van de arbeidsongeschiktheid, is de KLM bevoegd de betaling krachtens Bijlage 7 te verminderen conform de Regeling Sanctiebeleid Overtreding Controlevoorschriften, en ook overigens de maatregelen te treffen die in bedoelde regeling zijn neergelegd.

Art. 6.20 - Subsidieregelingen

Indien de KLM gebruik wenst te maken van subsidies uit het Europees Sociaal Fonds, loopt de aanvraag via de Stichting Opleidings- en Ontwikkelingsfonds Luchtvaart (LOOF). De KLM verstrekt per aanvraag een bijdrage aan het LOOF teneinde het fonds in de gelegenheid te stellen zorg te dragen voor de publiekrechtelijke co-financiering.

HOOFDSTUK VII **PLAATS VAN DE WERKZAAMHEDEN****Art. 7.1 - Standplaats**

De standplaats van de vlieger is Schiphol, tenzij deze wordt gewijzigd overeenkomstig art. 7.3 c.q. 7.4.

Art. 7.2 - Stationering

- (1) Stationering zal plaatsvinden op basis van vrijwilligheid; indien er niet voldoende vrijwilligers met de vereiste kwalificaties zijn, zal - na overleg met de VNV - stationering bij aanwijzing geschieden, echter niet langer dan 2 maanden aaneengesloten. E.e.a. geschiedt met inachtneming van de Bijlagen 5, 12, 13, 14 en 21.
- (2) De KLM is bereid daadwerkelijk en financieel mee te werken aan het zo veel mogelijk beperken van verplichte stationeringen, mits van de zijde van de VNV de nodige redelijkheid wordt betracht t.a.v. motiveringen inzake de werk- en rusttijdenregeling in relatie tot de eventuele extra kosten.

Art. 7.3 - Uitzending

- (1) Uitzending zal, met inachtneming van de vereiste type- c.q. versiekwalificaties, plaatsvinden op basis van vrijwilligheid in volgorde van senioriteit en bij toerbeurt, e.e.a. met inachtneming van Bijlage 6, Hoofdstuk 4, punt 4.7.
- (2) De KLM zal in overleg met de VNV de voor de duur van de uitzending geldende voorwaarden vaststellen, waarbij van de CAO kan worden afgeweken voor zover lokale omstandigheden dit noodzakelijk maken.

Art. 7.4 - Detachering

De KLM kan, nadat over de aard der werkzaamheden en de voor de vlieger geldende voorwaarden in overleg met de VNV overeenstemming is bereikt, waarbij van de CAO kan worden afgeweken, de vlieger, indien hij hiermee instemt, detacheren, met dien verstande dat de instemming van de vlieger niet is vereist als hij nog geen vijf dienstjaren als vlieger heeft voltooid.

Bij de opstelling van dit artikel zijn partijen ervan uitgegaan dat, nadat tussen partijen overeenstemming is bereikt over de aard der werkzaamheden en de geldende voorwaarden voor de detachering, vliegers met meer dan vijf dienstjaren vrijwillig van de detacheringsmogelijkheden gebruik zullen maken.

Art. 7.5 – Tewerkstelling bij KLM Cityhopper

De KLM kan de vlieger bij indiensttreding tewerkstellen bij KLM Cityhopper, in welk geval de aanvullende/afwijkende bepalingen van Bijlage 21 op hem van toepassing zijn.

HOOFDSTUK VIII **WERK- EN RUSTTIJDEN**

Art. 8.1 - Werk- en rusttijden

- (1) De vlieger wordt tewerkgesteld met inachtneming van de voor hem geldende werk- en rusttijdenregeling zoals neergelegd in de Bijlagen 5, 5a, 5b en 21. De KLM verbindt zich mede rekening te houden met deze werk- en rusttijdenregelingen bij de opstelling van de dienstregeling.
- (2) Als uitgangspunt voor de onderscheiden werk- en rusttijdenregelingen geldt gemiddeld een 5-daagse werkweek.
Ten behoeve van een verantwoorde tewerkstelling worden voorts grenzen gesteld aan het aantal werkuren in een bepaalde tijdsperiode en worden voorzieningen getroffen voor de toekenning van aaneengesloten vrije tijd en van een zodanige rusttijd dat de vlieger bij de aanvang van een opdracht voldoende uitgerust kan zijn van de vorige opdracht. Dit betekent onder meer dat
 - maxima zijn gesteld voor het aantal vlieg- en kredieturen per niet meer dan 30 aaneengesloten dagen en voor het aantal vliegunen per jaar;
 - de vlieger recht heeft op een vrije tijd van ten minste 64 aaneengesloten uren, gerekend per week.

Art. 8.2 - Indelingsverzoeken

De vlieger heeft recht op het indienen van indelingsverzoeken overeenkomstig de voor hem geldende werk- en rusttijdenregeling.

HOOFDSTUK IX**VAKANTIE EN VERLOF****Art. 9.1 - Vakantie**

- (1) De vlieger heeft recht op vakantie, waarvan de duur mede wordt bepaald door leeftijd en duur van de dienstbetrekking van de vlieger.
- (2) Met het seizoengevoelig karakter van het bedrijf en de wensen van de vlieger met betrekking tot de aanvangsdatum van zijn vakantie zal rekening worden gehouden.
- (3) De vlieger heeft recht op toekenning van een deel van zijn vakantie gedurende de zomerperiode.
- (4) Uitvoering gevend aan de punten 1, 2 en 3 zijn de vakantierechten van de vlieger vastgelegd in Bijlage 3.

Art. 9.2 - Buitengewoon verlof

Mede met inachtneming van de Wet Arbeid en Zorg heeft de vlieger recht op buitengewoon verlof ter gelegenheid van bijzondere gebeurtenissen zoals geregeld in Bijlage 4.

Art. 9.3 - Non-activiteit op verzoek van de vlieger

- (1) Indien en voor zover de dienstuitvoering het toelaat, kan de KLM aan de vlieger op diens verzoek eenmaal per kalenderjaar non-activiteit verlenen onder handhaving van het dienstverband voor een aaneengesloten periode van ten minste 14 kalenderdagen.

T.a.v. vliegers die wegens zwaarwichtige omstandigheden non-activiteit wensen welke niet is beperkt tot eenmaal per kalenderjaar en/of minder omvat dan 14 kalenderdagen, kan de KLM van deze beperkingen afwijken. Hetzelfde geldt voor het deelnemen aan internationale sportevenementen, indien de vlieger daarbij Nederland vertegenwoordigt.

Aan vliegers, die willen deelnemen aan werkzaamheden in ontwikkelingslanden voor maximaal 2 jaar, kan non-activiteit worden verleend, indien en voor zover het dienstbelang dit toelaat.

Het is niet de bedoeling non-activiteit te verlenen aan vliegers, die tijdelijk elders willen gaan vliegen.

- (2) Gedurende non-activiteit voor een periode niet langer dan 1 maand zijn de artt. 6.12, 6.19, 8.1, 8.2, 9.2, 10.1, 10.7 alsmede de Bijlagen 2, 5, 7 en Bijlage 21 (Hoofdstuk 2) niet van toepassing.
De vlieger dient aan te tonen dat hij zorg heeft gedragen voor adequate, aanvullende verzekeringen, voor zover dit noodzakelijk is in verband met de non-activiteit.
- (3) Gedurende non-activiteit voor een periode langer dan 1 maand zijn de artt. 6.2, 6.9, 6.12, 6.19, 8.1, 8.2, 9.1, 9.2, 10.1, 10.3, 10.7, 10.10 alsmede de Bijlagen 2 t/m 5, 7, 9, 11, 15, 16 en Bijlage 21 (Hoofdstuk 2) niet van toepassing.
De vlieger dient aan te tonen dat hij zorg heeft gedragen voor adequate, aanvullende verzekeringen, voor zover dit noodzakelijk is in verband met de non-activiteit, en is gehouden de volledige voor de voortzetting van zijn deelnemerschap van het Pensioenfonds eventueel verschuldigde pensioenpremie aan de KLM te betalen, tenzij tussen de KLM en de vlieger anders is overeengekomen; deze premie wordt door de KLM afgedragen aan het Pensioenfonds.

Indien in een kalenderjaar bij uitzondering meer dan eenmaal non-activiteit wordt verleend, is punt 3 eveneens van toepassing vanaf het moment dat het totaal van de non-activiteitsperioden 1 maand overschrijdt.

Art. 9.4 - Openbare ambten

Indien de vlieger een openbaar ambt bekleedt, zal de KLM bezien in hoeverre het mogelijk is voor de vervulling hiervan faciliteiten te verlenen.

Art. 9.5 - Vrije tijd bij pensionering

De vlieger is gehouden - en de KLM zal hem daartoe zodanig indelen - de vrije tijd waarop hij nog recht heeft, op te nemen vóór zijn pensioendatum.

Zes maanden vóór zijn pensioendatum zal de vlieger door de KLM worden verzocht op te geven op welke wijze hij de vrije tijd, waarop hij nog recht heeft tot zijn pensioendatum, wenst op te nemen. De KLM zal daarmee bij de indeling zo veel mogelijk rekening houden.

Tevens zal de KLM de vlieger prioriteit geven bij indelingsverzoeken, zoals vermeld in Bijlage 5, Hoofdstuk 8.

Art. 9.6 - Ouderschapsverlof

(1) Met inachtneming van de wettelijke vereisten en voorwaarden kan de vlieger wat betreft het tewerkstellingspercentage en de duur van het wettelijk ouderschapsverlof een keuze maken uit de volgende varianten:

- a. tewerkstelling op 80% gedurende maximaal 1 jaar;
- b. tewerkstelling op 66²/₃% (vliegers tewerkgesteld onder Bijlage 5 en 5a) resp. 65% (vliegers tewerkgesteld onder Bijlage 21) gedurende maximaal 9 maanden;
- c. tewerkstelling op 50% gedurende maximaal 6 maanden;
- d. tewerkstelling op 0% gedurende maximaal 3 maanden. Gedurende de maanden juni t/m augustus wordt het in dit punt genoemde tewerkstellingspercentage uitgesloten, tenzij tussen de KLM en de VNV anders is overeengekomen.

De genoemde periode kan op verzoek van de vlieger opgesplitst worden in ten hoogste 3 delen.

Bij de aanvraag tot ouderschapsverlof kan worden aangegeven dit te laten aanvangen in aansluiting op het wettelijk bevallingsverlof.

(2) De vlieger dient het voornemen om ouderschapsverlof op te nemen tenminste 6 maanden vóór het tijdstip van aanvang van het verlof aan de KLM te melden. Indien het verlof wordt opgesplitst, geldt dit voor elke periode afzonderlijk.

(3) De arbeidsvoorwaarden worden gebaseerd op het gekozen tewerkstellingspercentage als ware er sprake van verminderde productie, met dien verstande dat:

- a. de opbouw van het ouderdomspensioen op verzoek van de vlieger wordt voortgezet op basis van het oorspronkelijke tewerkstellingspercentage en de daarbij behorende pensioenpremiebijdrage van de vlieger en de KLM;
- b. de risicodekking voor het nabestaanden- en invaliditeitspensioen gebaseerd blijft op het oorspronkelijke tewerkstellingspercentage;
- c. door Executive Vice President Operations aanvullende voorwaarden kunnen worden gesteld t.a.v. de exposure van de vlieger in de functie van 1e officier B-747/400.

Een tewerkstellingspercentage van 0% wordt in dit kader beschouwd als verminderde productie en niet als non-activiteit.

Art. 9.7 - Extra vrije dagen

Aan de vlieger, als zodanig in dienst op 1 mei van enig jaar, wordt voor dat jaar 1 extra vrije dag toegekend door per 1 mei van dat jaar 1 premiedag resp. 1 extra vrije dag bij te schrijven op de betreffende rekeningen-courant, zoals aangegeven in Bijlage 5 punt 6.7, Bijlage 5a punt 7.10 en Bijlage 21, Hoofdstuk 2, punt 5.6.

HOOFDSTUK X

FINANCIELE REGELINGEN

Art. 10.1 - Salaris

- (1) Het salaris van de vlieger is opgebouwd uit een leeftijdsbestanddeel, een diensttijdbestanddeel, een functiebestanddeel en algemene salarisbestanddelen overeenkomstig de salarisregeling zoals vastgelegd in Bijlage 2.
- (2) De KLM zal de vlieger in een persoonlijk gesprek, dan wel schriftelijk inlichten omtrent elke wijziging van het voor hem bepaalde salaris behoudens t.a.v. collectieve, per algemene publicatie bekendgemaakte salariswijzigingen.
- (3) Het salaris wordt tegen het einde van elke kalendermaand betaald onder aftrek van de verschuldigde fiscale en sociale heffingen, alsmede door de vlieger aan de KLM verschuldigde bedragen, voor zover door de KLM aangetoond.

Art. 10.2 - Vakantiegeld

- (1) De KLM verbindt zich telkenjare aan de vlieger een vakantiegeld te verstrekken omstreeks 31 mei respectievelijk op de dag van beëindiging van de arbeidsovereenkomst.
- (2) De vakantiegeld bedraagt 8% van 12 maal het op 31 mei geldende maandsalaris c.q. ziekengeld of uitkering volgens Bijlage 7. In geval van indiensttreding, beëindiging van de actieve dienst, non-activiteitsperioden (ingevolge art. 6.14.2 of art. 9.3) of overgang naar een andere productiefactor, wordt de vakantiegeld naar rato berekend op basis van het aantal dagen in actieve dienst resp. naar rato op basis van het salaris behorend bij de productiefactoren in de periode van 1 juni van het voorafgaande jaar t/m 31 mei van het betreffende jaar. Bij tussentijdse uitbetalingen van de vakantiegeld wordt deze berekend over het laatst vastgestelde salaris c.q. ziekengeld of uitkering volgens Bijlage 7.

Onder ziekengeld in de zin van dit punt wordt verstaan het salaris dat voor de vlieger zou hebben gegolden, indien hij zijn laatstvervulde functie had kunnen verrichten.

Desgewenst zal aan de vlieger die zijn zomerverlof in de maand mei geniet, de vakantiegeld worden voorgesloten.

Art. 10.3 - Vervoer naar en van het werk

Vervoer van de vlieger naar en van het werk is voor rekening van de vlieger, voor zover in de Bijlagen 9 en 10 niet anders is bepaald.

Art. 10.4 - Vergoeding bij verblijf buiten de standplaats

(1) Daggeld

De vlieger zal gedurende zijn verblijf buiten zijn standplaats ingevolge dienststopdracht ter dekking van de kosten van dat verblijf een redelijk daggeld worden toegekend.

Dit daggeld zal bestaan uit een vergoeding voor:

- a. de maaltijden,
- b. sundries, t.w. consumpties, ontspanning, vervoer en fooien.

E.e.a. geschiedt met inachtneming van en op de wijze als bepaald in Bijlage 13 resp. Bijlage 21, Hoofdstuk 3.

(2) Hotelaccommodatie

De vlieger zal gedurende zijn verblijf buiten zijn standplaats ingevolge dienstopdracht voor rekening van de KLM over passende hotelaccommodatie beschikken, bestaande uit een hotelkamer uitsluitend ter beschikking van de vlieger, e.e.a. met inachtneming van en op de wijze als bepaald in Bijlage 14.

Bij de keuze van hotelaccommodatie zal de KLM rekening houden met de status van de KLM en de vliegers.

Art. 10.5 - Vlieg- en molestisico

(1) De voorzieningen genoemd in de punten 3 en 4 gelden t.a.v. de vlieger die overlijdt of blijvend invalide wordt

- a. als gevolg van een vliegongeval tijdens een dienstvlucht;
- b. als een direct of indirect, toevallig of opzettelijk gevolg van een molestdaad, waardoor de vlieger wordt getroffen tijdens de uitvoering van een hem door de KLM gegeven opdracht of een tot zijn functie behorende taak of uit hoofde van zijn functie bij de KLM, tenzij er sprake is van een bewuste risico-aanvaarding anders dan ter verdediging van de belangen van de KLM.

Ook molest tijdens het vervoer van de vlieger naar of van het werk valt onder dit artikel.

(2) Definities vliegongeval en molest

- a. Onder vliegongeval wordt verstaan een ongeval, dat causaal verband houdt met een beweging of toestand van het vliegtuig, waarmee de vlucht is of wordt gemaakt of zal worden gemaakt.
- b. Onder molest wordt verstaan
 1. oorlog, invasie, burgeroorlog, revolutie, opstand, oproer, staat van oorlog of beleg buiten het land waarvan de vlieger de nationaliteit bezit of waar hij in dienst van de KLM is getreden;
 2. rellen, staking, onlusten, waaronder arbeidsonlusten;
 3. daden van kwaad opzet of sabotage van een of meer personen, al of niet handelende in opdracht of ten behoeve van een buitenlandse macht, een politieke of een terroristische organisatie;
 4. onwettige en door een of meer onbevoegden afgedwongen controle over het vliegtuig of over de bemanning.

(3) Uitkering bij vliegongeval

- a. In geval van overlijden van de vlieger als gevolg van een vliegongeval zal de KLM
 1. aan de gezamenlijke rechthebbenden op een uitkering als bedoeld in art. 10.8.1 daarboven een bedrag uitkeren van € 150.000,00 te verdelen naar rato van ieders aandeel in bedoelde uitkering;
 2. aan de gezamenlijke personen die in aanmerking komen voor een uitkering op grond van art. 10.8.2 daarboven een bedrag uitkeren van € 32.680,00 te verdelen naar rato van ieders aandeel in bedoelde uitkering.
- b. In geval van blijvende algehele invaliditeit van de vlieger voor zijn functie als gevolg van een vliegongeval zal de KLM hem € 150.000,00 uitkeren.

In geval van blijvende gedeeltelijke invaliditeit zal deze uitkering worden verminderd naar rato van het percentage der invaliditeit, zoals dat door de KLM wordt vastgesteld.

(4) Uitkering bij molest

- a. In geval van overlijden van de vlieger als gevolg van molest zal de KLM
1. de uitkering genoemd in art. 10.8.1 aanvullen tot 36 maanden bruto salaris, welke aanvulling ten minste € 65.350,00 en ten hoogste € 326.730,00 zal bedragen;
 2. de uitkering genoemd in art. 10.8.2 aanvullen tot 12 maanden bruto salaris, welke aanvulling ten minste € 32.680,00 en ten hoogste € 65.350,00 zal bedragen.
- b. In geval van blijvende algehele invaliditeit van de vlieger voor zijn functie als gevolg van molest zal de KLM hem 36 maanden bruto salaris uitkeren met een minimum van € 65.350,00 en een maximum van € 326.730,00.
In geval van blijvende gedeeltelijke invaliditeit zal deze uitkering worden verminderd naar rato van het percentage der invaliditeit, zoals dat door de KLM wordt vastgesteld.

(5) Samenloop

Een uitkering ingevolge een vliegongeval kan niet samengaan met een uitkering ingevolge molest.

Bij samenloop van een vliegongeval en molest wordt de hoogste uitkering toegekend.

(6) Garantie privé-verzekeringen

- a. Eventuele particuliere verzekeringen van de vlieger, strekkende tot uitkering van een of meer geldsbedragen bij overlijden of blijvende invaliditeit van de vlieger en waarin het risico van reizen op KLM-lijn- of KLM-chartervluchten niet is uitgesloten, worden door de KLM gegarandeerd, indien de verzekeringsmaatschappij(en) de uitkering(en) weiger(t)en op grond van het motief, dat het overlijden of de invaliditeit het rechtstreeks gevolg is van het vliegongeval of van molest.

Deze garantie geldt tevens voor proefvluchten en z.g. positioning flights in opdracht van de KLM.

- b. Deze garantie en de uitkeringen genoemd in de punten 3 en 4 zullen tezamen een bedrag van € 510.000,00 per vlieger niet te boven gaan.
Indien de som van de uitkering en de particulier verzekerde bedragen meer is dan € 510.000,00, zal het meerdere eerst worden gekort op het bedrag van de uitkering.
Indien de som van de verzekerde bedragen hoger is dan het garantiebedrag, zal de uitkering uit hoofde van de garantie over de begunstigden worden verdeeld naar rato van de te hunnen gunste verzekerde bedragen.

Indien de in punt 6a genoemde verzekeringen niet strekken tot een kapitaalsuitkering doch tot periodieke uitkeringen, zal bij de toepassing van punt 6b voor "de som van de verzekerde bedragen" in de plaats treden "de som der contante waarden van de verzekerde uitkeringen".

- c. Indien KLM bemanningen laat verblijven op bestemmingen waarvoor een negatief reisadvies geldt, garandeert KLM alle privé-verzekeringen wanneer een verzekeraar zou weigeren een bepaalde schade te vergoeden met een beroep op het niet gehoor geven aan een negatief reisadvies.

(7) Voorwaarden voor de toekenning van uitkeringen

- a. Voorwaarden voor de toekenning van een uitkering als bedoeld in de punten 3 en 4 zijn, dat degene(n) die een uitkering zal (zullen) ontvangen
 1. afstand doet (doen) van elke claim tot schadevergoeding ter zake jegens de KLM;
 2. eventuele rechten op schadevergoeding ter zake jegens derden aan de KLM heeft (hebben) gecedeerd tot het bedrag der uitkering.
- b. Voorwaarden voor de toekenning van een uitkering als bedoeld in punt 6 zijn, dat degene(n) die een uitkering zal (zullen) ontvangen
 1. zijn (hun) rechten op uitkeringen op grond van de in punt 6a bedoelde verzekering(en) aan de KLM heeft (hebben) gecedeerd tot het bedrag van de garantie-uitkering;
 2. indien dit de vlieger is, zich onderwerpt aan een onderzoek, observatie, verpleging of behandeling door de geneeskundigen en in de inrichtingen, welke de KLM daartoe in overleg met de behandelende arts aanwijst, teneinde vast te stellen of blijvende invaliditeit naar de normen van de in punt 6a bedoelde verzekering (en) aanwezig is;

De geneeskundige behandeling zal slechts als voorwaarde worden gesteld, indien redelijkerwijs kan worden verwacht, dat hierdoor de validiteit van de vlieger wordt bevorderd.
 3. de KLM vrijwaart (vrijwaren) tegen claims, welke door anderen mochten worden ingesteld op grond van de in punt 6a bedoelde verzekeringen.
- c. Het recht op een uitkering als bedoeld in de punten 3, 4 en 6 vervalt, indien de claim niet binnen een jaar na de ongevalsdatum is ingediend.

(8) Vermissing

Indien in geval van vermissing van een vlieger, waarbij geen wettig bewijs van overlijden bestaat, toch met een zekerheid grenzende waarschijnlijkheid moet worden aangenomen, dat de vlieger is overleden, zullen de KLM en de VNV in overleg hun standpunt bepalen.

Art. 10.6 - Ziekte en ziektekosten tijdens verblijf buiten de standplaats

Voor de vlieger met standplaats in Nederland, die ter uitvoering van een hem gegeven opdracht of een tot zijn functie behorende taak buiten Nederland verblijft, geldt het volgende.

- (1) De vlieger is gehouden bij ziekte en/of inroepen van medische hulp onverwijld de service manager van de vestiging en de gezagvoerder in te lichten.
- (2) Ziektekosten worden vergoed voor zover
 - a. de geneeskundige behandeling door of op advies van de KLM-arts - of bij ontbreken c.q. afwezigheid van deze een andere arts - buiten Nederland geschiedt;
 - b. de ziektekosten meer bedragen dan de tarieven vermeld in Bijlage 8, tenzij de ziekte een gevolg is van de reis of het verblijf buiten Nederland, in welk geval alle kosten - ook die na terugkeer in Nederland - worden vergoed, welke niet door een eventuele ziektekostenverzekering resp. ziekenfonds worden vergoed, en
 - c. de eventuele verpleegkosten niet uitgaan boven de ter plaatse met de in Bijlage 8 genoemde klasse overeenkomende verpleegklasse.

- (3) Kosten van tandheelkundige behandeling worden niet vergoed, tenzij naar het oordeel van de KLM de tandheelkundige behandeling niet kon worden uitgesteld tot na de terugkeer in Nederland en niet had kunnen worden voorkomen. Een verklaring van de behandelende tandarts dient te worden overgelegd.
- (4) Met inachtneming van hetgeen elders in dit artikel is bepaald, heeft de vlieger recht op hotelaccommodatie overeenkomstig Bijlage 14, tenzij hij in een ziekeninrichting is opgenomen, alsmede op een daggeld overeenkomstig Bijlage 13 resp. Bijlage 21, Hoofdstuk 3, met dien verstande dat bij opname in een ziekeninrichting, voor zover maaltijden worden verstrekt, geen vergoeding voor maaltijden wordt toegekend.
- (5) Geen recht op vergoeding en hotelaccommodatie als vermeld in de punten 2, 3 en 4 noch op de onkostenvergoeding vermeld in art. 10.4.1 bestaat, indien
 - a. de ziekte te wijten is aan opzet of roekeloosheid van de vlieger, dan wel het gevolg is van het beoefenen van één van de volgende sporten:
 - wedstrijdskiën,
 - bobsleeën,
 - skispringen,
 - boksen,
 - rugby,
 - worstelen,
 - diepzee-duiken,
 - het beklimmen van bergen die voor ervaren klimmers gevaarlijk zijn,
 - snelheidswedstrijden met auto's of motoren;

Indien de KLM of de VNV van mening is, dat er aanleiding is deze opsomming van sporten te wijzigen, behoudt zij zich het recht voor dit in het overleg aan de orde te stellen.
 - b. de vlieger de aanwijzingen van de KLM of de behandelende arts niet heeft opgevolgd;
 - c. de vlieger eventuele rechten ter zake jegens derden, niet zijnde een ziektekostenverzekering resp. ziekenfonds, niet aan de KLM heeft overgedragen;
 - d. de vlieger de KLM niet de gevraagde inlichtingen ter zake verstrekt.
- (6) Door de KLM ten behoeve van de vlieger betaalde (ziekte)kosten worden onder aftrek van de hem toekomende vergoeding met het salaris van de vlieger verrekend met dien verstande dat, behoudens bij beëindiging van de arbeidsovereenkomst, ten hoogste maandelijks 10% van het salaris zal worden ingehouden.
- (7) Indien de vlieger zelf (ziekte)kosten heeft voldaan, zal de hem toekomende vergoeding per declaratie worden betaald.

Art. 10.7 - Betaling bij arbeidsongeschiktheid

Onder toepassing van art. 7: 629 BW omtrent betaling bij ziekte en ongeval gelden voor de vlieger bij arbeidsongeschiktheid de voorzieningen van Bijlage 7.

Art. 10.8 - Voorzieningen bij overlijden

- (1) Bij overlijden van de vlieger zal aan de rechthebbende(n) een uitkering worden verstrekt volgens de regelen bij de wet gesteld, met dien verstande dat de uitkering 3 x het maandsalaris, dat de vlieger laatstelijk rechtens toekwam, zal bedragen. Ook de in art. 1.11.b bedoelde partner alsmede de in art. 1.8.e bedoelde kinderen worden in dit verband als rechthebbenden beschouwd.

- (2) Bij ontstentenis van de in de wet genoemde personen zal een uitkering gelijk aan 2 x het maandsalaris, dat de vlieger laatstelijk rechtens toekwam, worden verstrekt aan de personen aan wie de vlieger ten tijde van zijn overlijden periodiek een vaste bijdrage in de kosten van levensonderhoud betaalde.
Geschiedde dit aan meer dan één persoon dan wordt de uitkering gelijkelijk onder hen verdeeld.
- (3) Bij ontstentenis van de personen genoemd in de wet en onder punt 2 zal een uitkering gelijk aan 1 x het maandsalaris, dat de vlieger laatstelijk rechtens toekwam, worden verstrekt aan de gezamenlijke erfgenamen van de vlieger, voor zover dit natuurlijke personen zijn.
- (4) Indien de vlieger ten tijde van zijn overlijden in opdracht van de KLM buiten Nederland verblijft, is de KLM bereid, op verzoek van degene(n) die zij daartoe gerechtigd acht, het stoffelijk overschot op haar kosten naar Nederland te doen vervoeren, voor zover deze kosten niet door een verzekering zijn gedekt.
- (5) Indien in geval van vermissing van een vlieger, waarbij geen wettig bewijs van overlijden bestaat, toch met een zekerheid grenzende waarschijnlijkheid moet worden aangenomen, dat de vlieger is overleden, zullen de KLM en de VNV in overleg hun standpunt bepalen.

Onder toepassing van artikel 7: 674 BW wordt de overlijdensuitkering verminderd met het bedrag van de uitkering dat aan de nabestaanden terzake van het overlijden van de vlieger op grond van een wettelijke ziekte- of arbeidsongeschiktheidsverzekering toekomt.

Art. 10.9 - Pensioenen

- (1) De vlieger is deelnemer van het Pensioenfonds, tenzij hem een invaliditeitspensioen vanwege het Pensioenfonds wordt uitgekeerd.
- (2) De rechten en verplichtingen, die voor de vlieger en de KLM uit het deelnemerschap van het Pensioenfonds voortvloeien, worden vastgesteld in de statuten en het reglement van het Pensioenfonds, alsmede in de hiernavolgende bepalingen van dit artikel.
- (3) De vlieger machtigt de KLM de door hem verschuldigde bijdrage in de pensioenpremie op de aan hem toekomende betalingen in te houden en aan het Pensioenfonds af te dragen.
- (4) Bij elk van tijd tot tijd te voeren salarisoverleg worden de gevolgen voor de pensioenvoorzieningen uitdrukkelijk betrokken. Wijzigingen van regelingen m.b.t. pensioenen en de financiering daarvan worden in overleg overeengekomen.
- (5) De pensioengrondslag per maand is gelijk aan het salaris ingevolge Bijlage 2. Voor vliegers met een verminderde productie, zoals bedoeld in art. 5.8, is dit het (verlaagde) salaris ingevolge Bijlage 2, punt (1)a.
- (6) Aan de vlieger wordt naast het salaris een maandelijks pensioenpremietoelage toegekend ten bedrage van 15% van zijn pensioengrondslag.
- (7) Indien in de toekomst - bijvoorbeeld als gevolg van wijziging van de Pensioen Spaarfondsen Wet of het fiscale stelsel - de pensioenregeling moet worden aangepast, zal de vlieger het hierdoor veroorzaakte verschil tussen de oude en de nieuwe actuariële premie worden toegekend. De actuariële premie voor de toepassing van dit artikel wordt (mede) bepaald aan de hand van de dan geldende rekenrente van het Pensioenfonds, waarbij geen rekening wordt gehouden met de ingebouwde 2,5% inflatiedekking. Premiekortingen of inhaalpremies blijven hierbij buiten beschouwing.
- (8) Met het verschil tussen een volledige 13e maand en een eindejaarsuitkering van 8% worden de kosten van de AOW- en ANW-hiaatverzekeringen en het pensioengevend maken van de Overhevelingstoeslag geacht gedekt te zijn. Deze korting van 0,33%-punt op de eindejaarsuitkering zal niet geheven worden indien en zolang er op grond van de financieringsover-

eenkomst van het Pensioenfonds geen pensioenpremie door de KLM verschuldigd is.

De KLM en de VNV zullen er naar streven en hun invloed aanwenden om de in overleg vastgestelde aanspraken door het Pensioenfonds te laten uitvoeren.

Art. 10.10 - Betaling bij niet voldoen aan de bekwaamheidseisen voor de functie

T.a.v. de vlieger, bedoeld in art. 5.5.3 1e alinea, die niet in een andere functie wordt tewerkgesteld en wiens arbeidsovereenkomst wordt beëindigd, gelden de voorzieningen van Bijlage 16.

Art. 10.11 - Eindejaarsuitkering

- (1) De KLM verbindt zich telkenjare aan de vlieger eind december een eindejaarsuitkering te verstrekken respectievelijk op de dag van beëindiging van de actieve dienst.
- (2) De eindejaarsuitkering is gelijk aan 8% van 12 maal het op 31 december geldende maandsalaris c.q. ziekengeld of uitkering volgens Bijlage 7.
In geval van indiensttreding, beëindiging van de actieve dienst, non-activiteitsperioden (ingevolge art. 6.14.2 of art. 9.3) of overgang naar een andere productiefactor in de periode van 1 januari t/m 31 december van het betreffende jaar wordt de eindejaarsuitkering naar rato berekend op basis van het aantal dagen in actieve dienst resp. naar rato op basis van het salaris behorende bij de productiefactoren. Bij tussentijdse uitbetalingen van de eindejaarsuitkeringen wordt deze berekend over het laatst vastgestelde salaris c.q. ziekengeld of uitkering volgens Bijlage 7.

Onder ziekengeld in de zin van dit punt wordt verstaan het salaris dat voor de vlieger zou hebben gegolden, indien hij zijn laatstvervulde functie had kunnen verrichten.

Art. 10.12 - Jubileumuitkering

Ter gelegenheid van zijn 25-jarig dienstjubileum ontvangt de vlieger een jubileumuitkering ten bedrage van 1/12e deel van het in de voorafgaande 12 maanden ontvangen salaris (excl. toeslagen) en de vakantie- en eindejaarsuitkering c.q. ziekengeld of uitkering volgens Bijlage 7.

Art. 10.13 – Cafeteria arbeidsvoorwaarden

De vlieger wordt 2x per kalenderjaar (1 juni en 1 september) de mogelijkheid geboden om naar keuze z.g. middelen aan te wenden voor z.g. doelen. Als middelen worden thans aangemerkt: eindejaarsuitkering, bovenwettelijke vakantiedagen tot een maximum van 5 en in het verleden opgebouwde maar niet opgenomen vakantiedagen. Als doelen worden thans aangemerkt: aankoop vakantiedagen tot een maximum van 5, uitbetaling van vakantiedagen en – voor zover fiscaal mogelijk – “fiets van de zaak”, OV-jaarkaart, computer en extra pensioenstorting.

KLM en VNV hebben nadere afspraken over de uitwerking gemaakt.

HOOFDSTUK XI**BIJSTANDSREGELING EN BEROEPSREGE-
LING****Art. 11.1 - Onderzoek naar voorvallen**

Indien een commissie van onderzoek in de KLM een vlieger hoort naar aanleiding van een voorval waarvan hij kennis draagt, kan deze vlieger zich doen bijstaan door een door hem daartoe bereid gevonden ander personeelslid van de KLM of een in het bedrijf optredende functionaris van de VNV.

Art. 11.2 - Onderzoek naar voorvallen betreffende de vluchtveiligheid

Indien de KLM een onderzoek instelt naar de oorzaak van een voorval, waarbij de vluchtveiligheid in het geding is geweest, zal dit onderzoek geschieden volgens de procedure als vastgelegd in Bijlage 17.

Art. 11.3 - Onderzoek naar de bekwaamheid voor de functie

Indien de KLM twijfelt of de vlieger voldoet of nog voldoet aan de voor de functie (in de zin van Bijlage 6) gestelde bekwaamheidseisen, zal de KLM hiernaar een onderzoek instellen, dat zal geschieden volgens de procedure vastgelegd in Bijlage 6.

Art. 11.4 - Beroep

- (1) De vlieger, die meent dat bij een t.a.v. hem genomen beslissing of een hem gegeven opdracht de CAO niet juist is toegepast dan wel meent dat een op grond van de CAO genomen beslissing - anders dan bedoeld in art. 12.1 en Bijlage 6 - of gegeven opdracht in zijn geval onredelijk is, kan zo mogelijk binnen 10 dagen nadat genoemde beslissing of opdracht te zijner kennis is gekomen, na kennisgeving aan zijn chef herziening verzoeken aan de naast hogere chef.
- (2) Deze naast hogere chef zal na ontvangst van dit verzoek zowel de chef van de betrokken vlieger als de vlieger zelf horen en zal zo mogelijk binnen 10 dagen de genomen beslissing c.q. gegeven opdracht schriftelijk bevestigen, wijzigen of intrekken.
- (3) Indien de vlieger zich ook met de beslissing van de naast hogere chef niet kan verenigen, kan hij binnen 10 dagen na kennisneming de kwestie schriftelijk voorleggen aan Executive Vice President Flight Operations.
Deze zal na ontvangst hiervan zowel de chef van de betrokken vlieger als de vlieger zelf horen, waarbij de laatste zich kan doen bijstaan door een door hem daartoe bereid gevonden andere vlieger.
Executive Vice President Flight Operations zal zo mogelijk binnen 10 dagen een beslissing nemen welke de vlieger schriftelijk wordt meegedeeld.
- (4) Indien de vlieger zich niet kan verenigen met de door Executive Vice President Flight Operations genomen beslissing, kan hij zich tot de VNV wenden, die desgewenst de kwestie in het overleg aanhangig kan maken.
- (5) Het volgen van de in dit artikel vermelde beroepsprocedure ontheft de vlieger niet van de verplichting de hem gegeven opdracht uit te voeren, indien zulks niettemin door zijn chef van hem wordt verlangd. Dit houdt niet in dat opdrachten zullen worden gegeven, waarvan in de CAO en/of de Bijlagen is bepaald dat zij niet gegeven kunnen worden.
Indien in beroep wordt beslist, dat een uitgevoerde opdracht, waartegen beroep werd aangekend, in strijd met de CAO werd gegeven, zal in overleg tussen de KLM en de VNV worden bepaald of en zo ja welke vergoeding aan de vlieger zal worden toegekend.

- (6) Indien Executive Vice President Flight Operations reeds als chef of naast hogere chef fungeert, kan de vlieger het beroep als bedoeld in punt 1 resp. punt 3 schriftelijk aantekenen bij de Algemeen Secretaris.

HOOFDSTUK XII **DISCIPLINAIRE MAATREGELEN****Art. 12.1 - Disciplinaire maatregelen**

- (1) Ongeacht de bevoegdheden, haar door de wet gegeven, is de KLM bevoegd tegen de vlieger, die zich schuldig maakt aan veronachtzaming van de hem opgedragen werkzaamheden, niet nakomen van de door de KLM resp. KLM Cityhopper gegeven instructies en/of ingevolge de CAO op hem rustende verplichtingen, één der onder punt 2 vermelde disciplinaire maatregelen te treffen, zulks onder uitsluiting van art. 7: 628 BW.
- (2) Deze maatregelen zijn:
- a. schriftelijke berisping;
 - b. verbod tot het verrichten van werkzaamheden en het betreden van gebouwen en terreinen in gebruik bij de KLM en/of KLM Cityhopper - met uitzondering van die gebouwen en terreinen of gedeelten daarvan, die voor het publiek toegankelijk zijn - gedurende een wel omschreven periode van ten hoogste 30 dagen, al dan niet onder inhouding van het halve salaris over die periode;
Schorsing van een vlieger, hangende een onderzoek, zal niet worden beschouwd als de in dit punt genoemde disciplinaire maatregel.
 - c. weigering van de aanvulling tot 100% van het salaris bij ziekte ingevolge de Regeling Sanctiebeleid Overtreding Controlevoorschriften.
- (3) Tot het nemen van de in punt 2 genoemde maatregelen is slechts bevoegd Vice President Operations.
- (4) Alvorens tot het nemen van de in punt 2 genoemde maatregelen over te gaan zal Vice President Operations zich van de omstandigheden op de hoogte stellen en de betrokken vlieger gelegenheid geven het gebeurde te verklaren.
De vlieger heeft het recht zich hierbij te doen bijstaan door een daartoe door hem bereid gevonden ander personeelslid van de KLM of een in het bedrijf optredende functionaris van de VNV.
De vlieger zal tevens in de gelegenheid worden gesteld om zich desgewenst binnen 48 uur schriftelijk te verantwoorden.
- (5) Vice President Operations zal uiterlijk 7 dagen na het verstrijken van de in punt 4 genoemde termijn de vlieger schriftelijk en met redenen omkleed mededeling doen van de getroffen disciplinaire maatregel.
Deze schriftelijke mededeling zal de vlieger zo mogelijk worden overhandigd en niet worden toegezonden.

Art. 12.2 - Beroep tegen disciplinaire maatregelen

Indien de vlieger niet akkoord gaat met de in art. 12.1.5 bedoelde maatregel, kan hij hiertegen binnen 5 dagen na kennisneming schriftelijk beroep aantekenen bij Executive Vice President Flight Operations.

In dit geval wordt de uitvoering van de disciplinaire maatregel opgeschort.

Art. 12.3 - Beroepscommissie inzake disciplinaire maatregelen

- (1) Executive Vice President Flight Operations zal alsdan zorg dragen dat een beroepscommissie op korte termijn bijeenkomt.

Deze commissie zal bestaan uit Executive Vice President Flight Operations, die als voorzitter fungeert, een door de vlieger aan te wijzen ander personeelslid van de KLM of een in het bedrijf optredende functionaris van de VNV en Director Human Resources.

- (2) De beroepscommissie krijgt inzage van alle op de zaak betrekking hebbende stukken; zij hoort de vlieger, degene die de maatregel heeft getroffen en wie zij verder dienstig oordeelt. De vlieger kan zich door een raadsman naar zijn eigen keuze, die een ander personeelslid van de KLM of een in het bedrijf optredende functionaris van de VNV moet zijn, doen bijstaan.
- (3) De beroepscommissie heeft de bevoegdheid een opgelegde disciplinaire maatregel te bevestigen, te vernietigen of te wijzigen.
- (4) De beroepscommissie oordeelt als goede mannen naar billijkheid en besluit bij meerderheid van stemmen, met dien verstande dat verzwaring van een opgelegde disciplinaire maatregel slechts kan geschieden bij eenparigheid van stemmen. De uitspraak wordt gemotiveerd en schriftelijk medegedeeld aan de vlieger en de KLM en is bindend voor beide partijen.

Deze schriftelijke mededeling zal de vlieger zo mogelijk worden overhandigd en niet worden toegezonden.

Art. 12.4 - Datum van ingang

Tenzij de vlieger in beroep gaat, wordt de disciplinaire maatregel van kracht de dag na het verstrijken van de beroepstermijn c.q. de dag waarop de vlieger verklaart af te zien van beroep, indien deze eerder valt.

De beslissing van de beroepscommissie is direct uitvoerbaar.

Art. 12.5 - Aantekening

De tegen de vlieger genomen disciplinaire maatregel genoemd in art. 12.1.2 wordt in zijn personeelsdossier aangetekend. Een kopie van de aantekening wordt aan de vlieger verzonden.

Na 2 resp. 3 jaar worden de aantekeningen betreffende de disciplinaire maatregelen als genoemd in art. 12.1.2a resp. 12.1.2b geacht uit het personeelsdossier te zijn verwijderd, behoudens in geval van een eventuele beëindiging van de arbeidsovereenkomst door de KLM.

Bovenstaande houdt in dat de gegevens wel in het dossier (in een verzegelde enveloppe) blijven, maar dat – behoudens in geval van beëindiging van de arbeidsovereenkomst door de KLM – hiermee na 2 resp. 3 jaar geen rekening meer wordt gehouden.

HOOFDSTUK XIII **SLOTBEPALINGEN****Art. 13.1 - Looptijd van de CAO**

De CAO treedt in werking op 1 april 2002 en eindigt op 31 maart 2004.

Art. 13.2 - Wijziging gedurende de looptijd

Wijzigingen van de bepalingen van de CAO, met inbegrip van de Bijlagen, kunnen gedurende de looptijd tussen de KLM en de VNV worden overeengekomen en ingevoerd.

Art. 13.3 - Einde looptijd

De KLM en de VNV zullen vóór de afloopdatum overleg plegen over voortzetting resp. wijziging van de CAO. Zij zullen streven naar overeenstemming.

Mocht overeenstemming niet kunnen worden bereikt, dan zullen bemiddeling en/ of arbitrage in beginsel de voorkeur hebben.

Art. 13.4 - Slotbepaling

Alle op het tijdstip van de inwerkingtreding van de CAO bestaande regelingen verliezen hun geldigheid, voor zover hun onderwerp in de CAO wordt geregeld, behoudens in in overleg met de VNV vast te stellen gevallen, waarin door vliegers of groepen van vliegers verworven rechten zouden worden aangetast.

Aldus overeengekomen en ondertekend,

te Amstelveen, de eenendertigste maart 2004.

**De VERENIGING VAN NEDERLANDSE
VERKEERSVLIEGERS**

**De KONINKLIJKE LUCHTVAART
MAATSCHAPPIJ N.V.**

Model 1 – Arbeidsovereenkomst voor onbepaalde tijd**ARBEIDSOVEREENKOMST**

De ondergetekenden:

I. De KONINKLIJKE LUCHTVAART MAATSCHAPPIJ N.V., gevestigd te Amstelveen, verder aangeduid als "de KLM",

en

II.
geboren te op
verder aangeduid als "werknemer",

verklaren de volgende arbeidsovereenkomst te hebben aangegaan.

Artikel 1

De KLM neemt werknemer in haar dienst als vlieger, welke dienstbetrekking werknemer aanvaardt.

Artikel 2

De dienstbetrekking vangt aan op en is aangegaan voor onbepaalde tijd.

Artikel 3

Op werknemer zijn van toepassing de bepalingen van de Collectieve Arbeidsovereenkomst voor KLM-Vliegers op Vleugelvliegtuigen.

Artikel 4

De dienstbetrekking wordt aangegaan tegen een salaris € per maand.

Artikel 5

Op deze overeenkomst is het Nederlands recht van toepassing.

Aldus overeengekomen en in duplo opgemaakt en ondertekend te

Amstelveen,

KONINKLIJKE LUCHTVAART MAATSCHAPPIJ N.V.:

WERKNEMER:

BIJLAGE 2**SALARISREGELING**

(art. 10.1)

(1) Maandsalaris**a. Salarisformule**

Het maandsalaris (S) wordt bepaald aan de hand van de volgende formule:

$$S = (L + P + F + 198,03) \times 2,6513.$$

S wordt uitgedrukt in Euro's.

In deze formule bedraagt L + P ten hoogste 2.850 voor vliegers tewerkgesteld bij KLM en 1.700 voor vliegers tewerkgesteld bij KLM cityhopper (regiofuncties). De maximering van 1.700 is niet van toepassing bij aanwijzing, niet zijnde aanwijzing bij indiensttreding. In geval van overgang van een tewerkstelling bij KLM naar KLM cityhopper dan wel omgekeerd wordt vanaf de eerste dag van de maand volgend op de maand waarin de opleiding aanvangt de maximering van 1.700 dan wel 2.850 gehanteerd.

Voor vliegers met een verminderde productie, zoals bedoeld in art. 5.8, wordt het salaris naar evenredigheid van deze verminderde productie verlaagd.

b. Leeftijdsbestanddeel (L)

L bedraagt 2,5 vermenigvuldigd met het aantal volle leeftijdsm maanden van de betrokken vlieger.

Bij indiensttreding na de 1e van een kalendermaand wordt het aantal volle leeftijdsm maanden berekend als ware de vlieger op de 1e van de daaropvolgende kalendermaand in dienst getreden.

c. Diensttijdbestanddeel (P)

P bedraagt $1/12 \times 70$ voor elke volle kalendermaand die de vlieger als zodanig in actieve dienst bij de KLM heeft doorgebracht. In dit kader wordt de periode, bedoeld in Bijlage 7 punt (1)a, aangemerkt als actieve dienst.

De periode gedurende welke de vlieger niet heeft voldaan aan de door de KLM gestelde geschiktheidseisen, zoals bedoeld in Bijlage 6 punt 3.3.(1), wordt niet aangemerkt als actieve dienst. Deze periode wordt gerekend vanaf de 1e dag van de kalendermaand, volgend op die waarin de vlieger niet meer aan de geschiktheidseisen voldeed, tot de 1e dag van de kalendermaand, volgend op die waarin hij weer aan deze eisen is gaan voldoen.

Er zijn nadere afspraken gemaakt over de bepaling van het diensttijdbestanddeel van vliegers in het verleden tewerkgesteld bij KLM cityhopper.

d. Functiebestanddeel (F)**1. Hoogte functiebestanddeel**

F bedraagt voor

Vliegtuigtype*	Gezagvoerder	Sr. 1e officier
B-747/400, B-777/200 en MD-11	3.000	1.900**
A-330/200	2.700	
B-767	2.400	
B-737/300/400/800/900	1.900	
Fokker 70/100	1.000-1.500***	

- * Indien de vlieger is gekwalificeerd voor meer dan één vliegtuigtype met een verschillend functiebestanddeel, ontvangt hij daarvan het hoogste functiebestanddeel.
- ** Alleen van toepassing op de functie van seniore eerste officier B-747/400 en MD-11.
- *** Het functiebestanddeel van de gezagvoerder Fokker 70/100 is afhankelijk van de vlootsamenstelling (aantal Fokker 100 toestellen t.o.v. het totale aantal Fokker 70/100 toestellen..

Aantal Fokker 100 toestellen	Functiebestanddeel gezagvoerder Fokker 70/100
Geen	1.000
Max. 25%	1.125
Max. 50%	1.250
Max. 75%	1.375
Meer dan 75%	1.500

Individuele vliegers zullen als gevolg van wijzigingen van de vlootsamenstelling gedurende het uitoefenen van de functie geen lager functiebestanddeel ontvangen.

V.w.b. de vaststelling van functiebestanddelen zal maandelijks de vlootsamenstelling getoetst worden.

(Geldig tot 1-1-2006)

Voor de overige vliegers wordt F als volgt vastgesteld:

Ultimo van iedere kalendermaand wordt het aantal functies gezagvoerder Fokker 50, eerste officier A-330/200, B-767, B-737, Fokker 70/100, Fokker 50 en tweede officier berekend.

- Gelijk aan het aantal eerste officieren Fokker 50 bedraagt F voor de minst seniore vliegers 300.
- Gelijk aan $\frac{1}{4}$ van het aantal eerste officieren B-737 plus tweede officieren bedraagt F voor de vervolgens minst seniore vliegers 400.
- Gelijk aan het aantal eerste officieren Fokker 70/100 bedraagt F voor de vervolgens minst seniore vliegers 550.
- Gelijk aan $\frac{1}{4}$ van het aantal eerste officieren B-737 plus tweede officieren bedraagt F voor de vervolgens minst seniore vliegers 600.
- Gelijk aan het aantal gezagvoerders Fokker 50 bedraagt F voor de vervolgens minst seniore vliegers 700.
- Gelijk aan $\frac{1}{4}$ van het aantal eerste officieren B-737 plus tweede officieren bedraagt F voor de vervolgens minst seniore vliegers 800.
- Gelijk aan $\frac{1}{4}$ van het aantal eerste officieren B-737 plus tweede officieren bedraagt F voor de vervolgens minst seniore vliegers 1.000.
- Gelijk aan het aantal eerste officieren B-767 bedraagt F voor de vervolgens minst seniore vliegers 1.050.
- Gelijk aan het aantal eerste officieren A-330/200 bedraagt F voor de vervolgens minst seniore vliegers 1.350.
- Voor de resterende vliegers bedraagt F 1.500.

Voor de vlieger die een regiofunctie uitoefent, bedraagt F maximaal 1.050.

(Geldig m.i.v. 1-1-2006)

Voor de overige vliegers wordt F als volgt vastgesteld:

Ultimo van iedere kalendermaand wordt het aantal functies gezagvoerder Fokker 50, eerste officier A-330/200, B-737, Fokker 70/100, Fokker 50 en tweede officier berekend.

Voor gezagvoerder Fokker 50, eerste officier B-767, B-737, Fokker 70/100, Fokker 50 en tweede officier wordt F als volgt vastgesteld:

- Gelijk aan het aantal eerste officieren Fokker 50 bedraagt F voor de minst seniore vliegers 300.
- Gelijk aan $\frac{1}{4}$ van het aantal eerste officieren B-737 plus tweede officieren bedraagt F voor de vervolgens minst seniore vliegers 400.
- Gelijk aan het aantal eerste officieren Fokker 70/100 bedraagt F voor de vervolgens minst seniore vliegers 550.
- Gelijk aan $\frac{1}{4}$ van het aantal eerste officieren B-737 plus tweede officieren bedraagt F voor de vervolgens minst seniore vliegers 600.
- Gelijk aan het aantal gezagvoerders Fokker 50 bedraagt F voor de vervolgens minst seniore vliegers 700.
- Gelijk aan $\frac{1}{4}$ van het aantal eerste officieren B-737 plus tweede officieren bedraagt F voor de vervolgens minst seniore vliegers 800.
- Gelijk aan $\frac{1}{4}$ van het aantal eerste officieren B-737 plus tweede officieren bedraagt F voor de vervolgens minst seniore vliegers 1.000.
- Voor de resterende vliegers bedraagt F 1.050.

Voor de eerste officieren B-747/400, B-777/200, MD-11 en A-330/200 wordt F als volgt vastgesteld:

- Gelijk aan het aantal eerste officieren A-330/200 bedraagt F voor de minst seniore vliegers 1.350.
- Voor de resterende vliegers bedraagt F 1.500.

2. Toekenning (hogere) functiebestanddeel

T.a.v. de in punt (1)d.1 met name genoemde vliegtuigtypen en gezagvoerderfuncties wordt het bijbehorende hogere functiebestanddeel toegekend met ingang van de 1e dag van de kalendermaand waarin de eventueel vereiste route-training, volgend op de basistraining voor de betreffende hogere functie, met goed gevolg is beëindigd.

De toekenning van een functiebestanddeel aan vliegers die na indiensttreding nog geen functie hebben en m.i.v. 1-1-2006 aan eerste officieren B-747/400, B-777/200, MD-11 en A-330/200, geschiedt met ingang van de eerste dag van de kalendermaand waarin de basistraining voor een functie met goed gevolg is beëindigd, en wel nadat de eventueel vereiste route-opleiding eveneens met goed gevolg is beëindigd.

Indien de route-opleiding op basis van een beslissing van Executive Vice President Flight Operations, zoals bedoeld in Bijlage 6 punt 2.4.(4), langer duurt dan de door de KLM gestelde norm, wordt de ingangsdatum van het (hogere) functiebestanddeel opgeschoven met het aantal volle kalendermaanden dat de route-opleiding langer heeft geduurd.

T.a.v. de in punt (1)d.1 niet met name genoemde vliegtuigtypen en functies wordt een hoger functiebestanddeel toegekend op de 1e dag van de kalendermaand waarin de vlieger tot een volgende groep op de senioriteitslijst is gaan behoren, tenzij de betreffende vlieger niet voor omscholing in aanmerking komt uit hoofde van een beslissing van Executive Vice President Flight Operations zoals bedoeld in Bijlage 6, punt 2.4.(4). In het laatste geval wordt deze vlieger - bij de vaststelling van het functiebestanddeel van de overige vliegers - geteld bij het aantal vliegers met hetzelfde functiebestanddeel.

Indien een vlieger - als gevolg van vermindering van het aantal vliegers - terecht komt in een groep met een lager functiebestanddeel, behoudt hij zijn functiebestanddeel.

3. Functiebestanddeel bij plaatsing in lagere functie

In geval van plaatsing in een lagere functie behoudt de vlieger zijn functiebestanddeel, tenzij deze plaatsing geschiedt uit hoofde van Bijlage 6, punt 2.4.(4) (demotie) of punt 3.4.(1)c. Alsdan wordt het bij de lagere functie behorende functiebestanddeel toegekend op de 1e dag van de kalendermaand, volgend op die waarin de vrije tijd eindigt welke behoort bij en direct volgt op de laatste opdracht in de oude functie.

(2) Jaarlijkse verhoging

Na voltooiing van elk volledig dienstjaar (d.i. een periode van 12 volle kalendermaanden als vlieger in actieve dienst bij de KLM doorgebracht) zal het salaris van de vlieger worden herzien wat betreft het leeftijdsbestanddeel (L) en het diensttijdbestanddeel (P), totdat het in punt (1)a genoemde maximum is bereikt. In dit kader wordt de periode, bedoeld in Bijlage 7, punt (1)a, aangemerkt als actieve dienst.

Deze salarisherziening gaat in op de 1e van de maand, volgend op die waarin een volledig dienstjaar is voltooid.

(3) Algemene salarispalingen

Per 1 februari 2003 en per 1 oktober 2003 worden de op die tijdstippen geldende salarissen verhoogd met respectievelijk 3% en 2,5%. Deze verhogingen worden als kostencompenserend aangemerkt.

In het kader van de totstandkoming van het Sociaal Plan 2003 zijn de KLM en de werknemersorganisaties op 24 juni 2003 overeengekomen de salarisverhoging van 2,5% die per 1 oktober 2003 was voorzien, uit te stellen tot 1 april 2004.

(4) Betaling bij terugkeer in actieve dienst

De vlieger die na arbeidsongeschiktheid als vlieger in actieve dienst terugkeert, ontvangt weer salaris volgens deze bijlage vanaf het moment dat hij medisch geschikt is voor de functie van vlieger volgens de daarvoor geldende wettelijke bepalingen, of vanaf de aanvang van de herkwalificatie-cursus indien dit eerder plaatsheeft.

De vlieger die na arbeidsongeschiktheid of na dienstbeëindiging wegens overtolligheid (Bijlage 6, punt 2.3.(1)e) als vlieger in actieve dienst terugkeert, herkrijgt het functiebestanddeel dat hij ontving op de datum waarop hij van de senioriteitslijst werd afgevoerd.

(5) Compensatiebetaling

Indien een vlieger in het belang van de KLM en buiten zijn wil en toedoen wordt gepasseerd, heeft hij recht op het aan die hogere functie verbonden functiebestanddeel met ingang van de datum zoals vermeld in punt (1)d.2 (dit is de z.g. compensatiebetaling, waarbij functiebestanddelen niet cumulatief worden gerekend).

De uitwerking van de consequenties van Bijlage 6 t.a.v. het hierboven gestelde zijn als volgt weer te geven:

a. Passeren

Een vlieger wordt niet geacht te zijn gepasseerd, als hij overeenkomstig de bepalingen van Bijlage 6, Hoofdstuk 3 en 4 een functie behorend tot een lager functieblok uitoefent dan een vlieger met een lagere senioriteit, behoudens het gestelde in Bijlage

6, Hoofdstuk 3, de punten 3.3.(3) en 3.4.(1)b en Hoofdstuk 4, de punten 4.1, 4.7.(2) en 4.10.

b. Een hoger functiebestanddeel ontvangt de vlieger (tot 31-12-2005 v.w.b. de punten 1, 2 en 4 alleen de meest seniore vlieger) die gepasseerd wordt, voldoet aan de eisen zoals neergelegd in Bijlage 6, Hoofdstuk 3, de punten 3.3 en 3.4.(1)a1 en voorts voldoet aan één van de onderstaande voorwaarden;

1. a. daarvoor reeds voor een detachering werd aangewezen;
- b. op verzoek van de KLM zijn detachering c.q. uitzending aanvangt of verlengt en promoveerbaar is;
- c. gedetacheerd of uitgezonden is, maar ook gepasseerd zou zijn indien hij niet zou zijn gedetacheerd of uitgezonden (b.v. bij verdwijnend type);
2. ingevolge Bijlage 6, Hoofdstuk 3, punt 3.3.(3)a op verzoek van of met instemming van de KLM zijn oude functie blijft uitoefenen;
3. ingevolge Bijlage 6, Hoofdstuk 3, punt 3.3.(3)b niet meer in aanmerking komt voor een functie in een hoger functieblok;
4. valt onder Bijlage 6, Hoofdstuk 3 punt 3.4.(1)b, Hoofdstuk 4 punt 4.1 of 4.10.

In bovengenoemde situaties ontvangt de vlieger met ingang van het tijdstip waarop de passant het aan die functie verbonden functiebestanddeel van het salaris ontvangt, ook het betreffende functiebestanddeel.

Indien echter door omstandigheden, welke aan de passant geweten kunnen worden, diens typeopleiding wordt afgebroken danwel langer duurt dan de gestelde norm, dit ter beoordeling van Executive Vice President Flight Operations na advies van de commissie zoals genoemd in Bijlage 6, Hoofdstuk 2, punt 2.4, ontvangt de vlieger het functiebestanddeel voor de nieuwe functie met ingang van de maand, waarin zijn passant de typeopleiding volgens de norm had kunnen voltooien.

c. Een hoger functiebestanddeel verliest de vlieger die:

1. voor een bepaalde functie een hoger functiebestanddeel ontvangt en gedurende zijn opleiding blijkt die bepaalde functie niet te kunnen uitoefenen; een en ander met ingang van de eerste van de daarop volgende maand;
2. gepasseerd is, daarna vrijstelling verzoekt en verkrijgt om de functie, waarvoor hij een hoger functiebestanddeel ontvangt, te gaan vervullen.

d. Geén hoger functiebestanddeel ontvangt de vlieger:

1. die niet voldoet aan de eisen als vastgelegd in Hoofdstuk 3, punt 3.3.(1) óf valt onder punt 3.3.(2);
2. die als gevolg van toewijzing van een detachering c.q. uitzending niet in opleiding kan worden genomen (Hoofdstuk 3, punt 3.3.(2)f en 3.3.(2)g met uitzondering van de in deze Bijlage genoemde punten (4)b.1b en (4)b.1c);
3. wiens detachering c.q. uitzending tengevolge van medische, sociale, vliegtchnische of disciplinaire redenen niet plaatsvindt, tot het moment dat een minder seniore vlieger een andere functie krijgt toegewezen;
4. die zijn opleiding tengevolge van zomer- c.q. winterverlof heeft onderbroken of omdat hij tengevolge van zomer- c.q. winterverlof vrijstelling heeft de hogere functie te vervullen;

5. die niet geboden heeft op een hogere functie of gebonden was, op het moment dat een jongere vlieger voor een hogere functie in opleiding is genomen;
 6. die wegens ziekte verhinderd is een voor hem geplande opleiding aan te vangen of te voltooien, tenzij hem reeds een hoger functiebestanddeel is toegewezen;
 7. die ingevolge Hoofdstuk 3, punt 3.4.(1)c een lagere functie uitoefent (vrijwillige demotie);
 8. die ingevolge Hoofdstuk 4, punt 4.7 en 4.8 een uitzending c.q. een detachering niet krijgt toegewezen;
- e. Ingeval punt 4.7.(2) zal worden toegepast, zal de vlieger boven de sterkte worden opgeleid óf een hoger functiebestanddeel worden toegekend aan de vliegers welke gepasseerd zijn.
Bij detachering zullen de consequenties van aanwijzing van een dergelijke vlieger in overleg tussen KLM en de VNV worden geregeld.

(5) Slotbepaling

In overleg tussen de KLM en de VNV kan van deze Bijlage worden afgeweken en kan worden beslist in gevallen waarin deze Bijlage niet voorziet.

AANHANGSEL**BIJ BIJLAGE 2 (OVERGANGSMAATREGELEN
INTEGRATIE SALARISSYSTEEM KLC/KLM)****1. Uitgangspunten**

Voor de duur van de overgangsmatregelen behouden vliegers minimaal het maandsalaris zoals dat geldt in december 2002, tenzij in onderstaande bepalingen anders is gesteld of door latere overeenkomsten anders wordt overeengekomen.”

2. Algemene bepalingen

Waar sprake is van regiofuncties (Gezagvoerder Fokker 70/100, Gezagvoerder Fokker 50, Eerste Officier Fokker 70/100, Eerste Officier Fokker 50) worden bedoeld die regiofuncties die daadwerkelijk vervuld worden door of toegewezen zijn aan vliegers die vallen onder de CAO voor KLM-vliegers op vleugelvliegtuigen.

3. Betaling Gezagvoerder Fokker 70/100

- Vliegers die op 31 december 2002 de functie van gezagvoerder Fokker 70 uitoefenen of toegewezen hebben gekregen, worden geacht op de functie van gezagvoerder Fokker 70/100 te hebben geboden.
- Per 1 januari 2003 worden alle functies van gezagvoerder Fokker 70/100 die door KLM/KLC vliegers worden uitgeoefend, toegewezen.
- Iedere vlieger die deze functie op 1 januari 2003 krijgt toegewezen, ontvangt per 1 januari 2003 een functiebestanddeel van 1.125 en per 1 januari 2004 een functiebestanddeel van 1.250.
- Tevens ontvangen alle vliegers die op 31 december 2002 de functie van gezagvoerder Fokker 70 uitoefenen of toegewezen hebben gekregen en niet op 1 januari 2003 de functie van gezagvoerder Fokker 70/100 toegewezen krijgen, per 1 januari 2003 een functiebestanddeel van 1.000. Deze vliegers ontvangen een functiebestanddeel van 1.125, respectievelijk 1.250 vanaf de eerste dag van de maand waarin KLM vliegers gemixed Fokker 70 en Fokker 100 vliegen.
- Zolang er een vlieger is die op 31 december 2002 de functie van gezagvoerder Fokker 70 uitoefent of toegewezen heeft gekregen maar nog niet de functie van gezagvoerder Fokker 70/100 toegewezen heeft gekregen, ontvangen de vliegers die na 1 januari 2003 de functie van gezagvoerder Fokker 70/100 krijgen een functiebestanddeel toegewezen, vanaf de eerste dag van de maand van toewijzing cf. Bijlage 2, punt (1)d.1.

4. Suppletiebetaling tot KLC salaris

Een gezagvoerder Fokker 70/100 komt voor suppletie in aanmerking wanneer zijn salaris, berekend volgens KLC salarisformule zoals geldig op 31 december 2002, geïndexeerd met CAO verhogingen, hoger is dan het salaris gezagvoerder Fokker 70/100 volgens de KLM-salarisformule. Deze suppletie tot aan het KLC salaris zal maandelijks achteraf plaatsvinden.

Deze suppletie geldt voor gezagvoerders Fokker 70/100 die voor 1 juli 2007 deze functie toegewezen hebben gekregen. Zodra de functie van gezagvoerder Fokker 70/100 een F van 1375 of hoger genereert, vervalt de suppletieregeling.

5. Functiebestanddelen

- Alle eerste officieren B-737 en B-767 die voor 1 januari 2003 een functiebestanddeel van 1.500 ontvangen, behouden dit zolang zij deze functie uitoefenen.

- Alle tweede officieren, alle eerste officieren en gezagvoerders Fokker 50 ontvangen in de periode vanaf 1 januari 2003 tot 1 januari 2006 een functiebestanddeel op basis van senioriteit. Voor de vlieger die een regiofunctie uitoefent en een functiebestanddeel op basis van senioriteit ontvangt, geldt een functiebestanddeel van maximaal 1050. Het functiebestanddeel van bij KLM tewerkgestelde vliegers zal niet lager worden dan het functiebestanddeel van 31 december 2002. Het maandsalaris van bij KLC tewerkgestelde vliegers zal niet lager worden dan het maandsalaris van december 2002. Dit salaris zal op de salarisdag verhoogd worden met de jaarlijkse L + P toename zoals gebruikelijk in de KLC salarisformule van 31 december 2002, geïndexeerd met CAO-verhogingen. Zonodig zal suppletie plaatsvinden.
- Vanaf 1 januari 2006 ontvangen alle eerste officieren A-330/200, B-747, B-777/200 en MD-11 die deze functie vóór 1 januari 2006 uitoefenen of toegewezen hebben gekregen maar geen functiebestanddeel van 1.350 dan wel 1.500 ontvangen, een functiebestanddeel van 1.350 dan wel 1.500 vanaf het moment dat een minder seniore eerste officier A-330/200, B-747, B-777/200 of MD-11 aan wie deze functie na 31 december 2005 is toegewezen, een functiebestanddeel van 1.350 dan wel 1.500 wordt toegekend.
- Alle eerste officieren B-737 of B-767 die voor 1 januari 2003 nog geen functiebestanddeel van 1.500 ontvangen en op 31 december 2005 een functiebestanddeel ontvangen van 1.350 dan wel 1.500 behouden dat, tenzij zij vrij van binding zijn en niet bieden op de functie van eerste officier A-330/200, B-747/400, B-777/200 en MD-11, of gezagvoerder B-737. In voorkomend geval ontvangen zij een functiebestanddeel dat hoort bij hun senioriteitspositie in blok V.
- KLM en VNV kunnen in overleg bepalen dat in uitzonderlijke gevallen een vrij van binding zijnde en niet biedende eerste officier B-737 of B-767 zijn functiebestanddeel van 1.350 of 1.500 behoudt.

(1) Vakantierechten algemeen

Met inachtneming van art. 9.1 en van de hiernavolgende bepalingen heeft de vlieger per jaar recht op het aantal kalenderdagen vakantie volgens onderstaande tabel.

leeftijd	aantal kalenderdagen
21 t/m 28 jaar	34 dagen
29 t/m 32 jaar	35 dagen
33 t/m 36 jaar	36 dagen
37 t/m 40 jaar	37 dagen
41 jaar en ouder	38 dagen

Hierbij is bepalend de leeftijd die de vlieger in het betreffende jaar zal bereiken.

Ter gelegenheid van zijn 25-jarig dienstjubileum ontvangt de vlieger in het betreffende jaar 2 kalenderdagen extra vakantie naast de dag buitengewoon verlof, zoals vermeld in Bijlage 4.

(2) Vakantierechten bij indiensttreding en einde dienstverband

De vlieger, die in dienst van de KLM treedt of de dienst verlaat, heeft in dat jaar recht op 1/12 deel van de hem overeenkomstig punt 1 toekomende vakantie voor elke volle kalendermaand dat de arbeidsovereenkomst in het betreffende jaar heeft bestaan. Dit aantal kalenderdagen wordt naar boven afgerond op hele dagen.

Indien de arbeidsovereenkomst korter dan 1 maand heeft geduurd, heeft de vlieger recht op vakantie naar rato van het verstreken deel van die maand.

Indien de vlieger bij indiensttreding beschikt over een verklaring van zijn vorige werkgever dat hij nog aanspraak heeft op een aantal dagen vakantie uit dit vorige dienstverband, heeft hij recht op vakantie zonder behoud van salaris gedurende dit aantal dagen voor zover dat het wettelijk minimum niet overschrijdt.

(3) Vakantierechten bij niet verrichten van werkzaamheden

Bij het niet verrichten van werkzaamheden geldt in afwijking van punt 1 het volgende.

- a. In geval van het gedurende langer dan 6 maanden (berekend volgens de normen van het BW en de WAO) niet verrichten van werkzaamheden wegens volledige arbeidsongeschiktheid van de vlieger, worden slechts vakantierechten opgebouwd en berekend over de laatste 6 maanden van de arbeidsongeschiktheid.
- b. In geval van het niet verrichten van werkzaamheden wegens andere redenen dan volledige arbeidsongeschiktheid of verplichte opkomst in militaire dienst voor herhalingsoefeningen, worden geen vakantierechten opgebouwd over de periode boven 1 maand gedurende welke de vlieger zijn werkzaamheden niet verricht.
Over een periode van ongeoorloofde vakantie worden geen vakantierechten opgebouwd.

Voor de berekening van het aantal vakantiedagen wordt ervan uitgegaan dat de vlieger voor elke maand recht heeft op 1/12 deel van de hem ingevolge punt 1 toekomende vakantie. Het aldus berekende aantal vakantiedagen wordt naar boven afgerond op hele dagen.

(4) Zomerverlof/winterverlof

- a. De KLM zal de vakantie zodanig toekennen, dat de vlieger desgewenst ten minste 22 kalenderdagen aaneengesloten vrij van dienst is aanvangend in de periode van 1 mei tot 1 oktober (zomerverlof). Dit zomerverlof bestaat uit ten minste 1/3 gedeelte van de vakantierechten, aangevuld met vrije dagen uit anderen hoofde.
Aan vliegers van 50 jaar en ouder zal de KLM desverlangd een zomerverlof toekennen van ten minste 24 kalenderdagen aaneengesloten vrij van dienst.
- b. De resterende vakantierechten zullen aaneengesloten worden toegekend aanvangend in de periode van 1 oktober tot 1 mei daaraanvolgend (winterverlof). Hieraan worden eventueel vrije dagen uit anderen hoofde toegevoegd.
Op verzoek van de vlieger zal, indien de dienstuitvoering dit toelaat, het winterverlof niet aaneengesloten worden toegekend.
- c. De vakantiedagen zullen aansluitend aan het eventuele reisverlof (resp. de vrije tijd bij toepassing van Bijlage 21) worden verleend.
- d. In afwijking van punt 4.a en b zullen de in punt 2 bedoelde vakantiedagen worden gegeven op een door de KLM na overleg met de vlieger te bepalen tijdstip en wijze.

De vakantie van vliegers, tewerkgesteld bij KLM Cityhopper, wordt toegekend door KLM Cityhopper.

(5) Toewijzing zomer- en winterverlof

- a. Het opnemen van zomer- en/of winterverlof geschiedt volgens een door Vice President Operations vastgesteld rooster, waarin - voor zover de dienst dit toelaat - rekening wordt gehouden met de wensen van de vliegers.
- b. De voorkeur voor zomer- resp. winterverlof in een bepaald tijdvak van een jaar moet door de vliegers vóór 1 oktober resp. 1 juni daaraan voorafgaande, door middel van een daartoe bestemd formulier, bij Vice President Operations worden ingediend. Zo spoedig mogelijk hierna wordt het verlofrooster gepubliceerd, in elk geval niet later dan 1 november resp. 1 juli.
- c. Een reeds gepubliceerd zomer- en/of winterverlof kan door vliegers in gelijke categorieën en met dezelfde bevoegdheden worden geruild. Het verzoek om een dergelijke ruiling moet ten minste 6 weken voor het eerstvolgend verlof door de twee betrokken vliegers ondertekend bij Vice President Operations worden ingediend. Zie tevens Bijlage 6, Hoofdstuk 3, punt 3.3.(2)c.

Het zomer- en winterverlof van vliegers, tewerkgesteld bij KLM Cityhopper, wordt toegewezen door KLM Cityhopper.

(6) Arbeidsongeschiktheid

- a. Indien de vlieger aantoonbaar is, dat hij wegens arbeidsongeschiktheid niet in staat is de hem toegewezen vakantiedagen te genieten, zal de KLM hem deze dagen op een ander tijdstip toekennen, e.e.a. met inachtneming van de Controlevoorschriften bij ziekte.
- b. In geval van het verrichten van werkzaamheden gedurende gedeeltelijke arbeidsongeschiktheid (volgens de normen van het BW en de WAO) van de vlieger, worden vakantierechten opgebouwd en berekend naar rato van de tijd dat door de vlieger werkzaamheden worden verricht. Het aantal opgenomen vakantiedagen wordt op overeenkomstige wijze berekend.

- c. Indien de vlieger arbeidsongeschikt is, doch op grond van art. 7: 629 lid 3c BW passende arbeid verricht, worden vakantierechten opgebouwd en berekend naar rato van de tijd dat hij deze passende werkzaamheden verricht. Het aantal opgenomen vakantiedagen wordt op overeenkomstige wijze berekend.

Indien de vlieger korter dan 6 maanden gedeeltelijk arbeidsongeschikt is, worden vakantie-rechten opgebouwd en berekend als ware hij arbeidsgeschikt.

(7) **Verjaring**

Alle aanspraken op niet opgenomen vakantiedagen vervallen 5 jaar, na de laatste dag van het kalenderjaar waarin de aanspraken zijn ontstaan.

(8) **Niet opgenomen vakantiedagen**

Voor niet opgenomen vakantiedagen wordt geen vergoeding gegeven, behoudens het gestelde in punt 9.

(9) **Einde dienstverband**

De vlieger is gehouden de vakantiedagen waarop hij nog recht heeft, op te nemen vóór beëindiging van de arbeidsovereenkomst op een door de KLM na overleg met de vlieger te bepalen tijdstip en wijze. Indien de dienstuitvoering dit niet toelaat, wordt voor elke niet opgenomen vakantiedag 1/30 van een maand salaris betaald.

In geval van overlijden van de vlieger worden eventuele niet opgenomen vakantiedagen op dezelfde wijze uitbetaald.

Indien de arbeidsovereenkomst op verzoek van de vlieger dan wel wegens een dringende reden (als bedoeld in art. 7: 677 juncto 7: 678 BW) wordt beëindigd, kan voor elke te veel opgenomen vakantiedag 1/30 van een maand salaris op het KLM-inkomen in mindering worden gebracht.

I. VOORZIENBARE GEBEURTENISSEN**(1) Buitengewoon verlof**

Aan de vlieger zal op zijn verzoek in de navolgende gevallen buitengewoon verlof met behoud van salaris worden verleend, indien hij op de betrokken dagen niet reeds vrij van dienst is.

- | | | | |
|-----|---|---|---|
| a. | Huwelijk of partnerregistratie van de vlieger | : | 2 dagen (op in overleg met de vlieger vast te stellen data), ook als hij op de huwelijksdag of registratiedag reeds vrij van dienst is. |
| b.. | Ondertrouw van de vlieger | : | ½ of 1 dag, ter beoordeling van de KLM. |
| c. | Huwelijk of partnerregistratie van kinderen, klein- en pleegkinderen, ouders, stief- en pleegouders, broers, zusters (ook van partner) | : | dag van het huwelijk of dag van de registratie. |
| d. | Naar het oordeel van de KLM voor de KLM van belang zijnde examens | : | voor examen benodigde tijd. |
| e. | Verhuizing | : | 2 dagen per jaar. |
| f. | 25- of 40-jarig huwelijks- of registratiejubileum van de vlieger; 25-, 40-, 50- of 60-jarig huwelijks- of registratiejubileum van ouders, stief-, pleeg- en grootouders (ook van partner) | : | de dag van het jubileum. |
| g. | Keuring militaire dienst | : | 1 dag. |
| h. | 25- of 40-jarig dienstjubileum bij de KLM | : | de dag waarop het jubileum wordt gevierd. |

(2) Indiening verzoek

Indien de vlieger een verzoek om buitengewoon verlof voor voorzienbare gebeurtenissen ten minste 4 weken vóór de betreffende datum bij de KLM indient, zal de KLM ervoor zorgen dat betrokkene de gevraagde tijd vrij van dienst krijgt zonder toepassing van Bijlage 5, punt 6.3.

Indien de vlieger deze termijn niet in acht neemt, kan de KLM éénmaal gebruik maken van Bijlage 5, punt 6.3.

Indien Bijlage 21 op de vlieger van toepassing is, dient hij – in geval van voorzienbare gebeurtenissen – een verzoek tot buitengewoon verlof ten minste 4 weken vóór de betreffende datum in te dienen.

(3) Arbeidsongeschiktheid

Indien de vlieger arbeidsongeschikt is op de dag, waarop recht op buitengewoon verlof zou bestaan, wordt geen vervangende toegekend.

II. WET ARBEID EN ZORG**(1) Wettelijk verlof**

- a. Aan de vlieger wordt adoptie- en pleegzorgverlof, zwangerschaps- en bevallingsverlof, kraamverlof, calamiteitenverlof en kortdurend zorgverlof verleend onder de voorwaarden zoals bepaald in de Wet Arbeid en Zorg.
- b. In afwijking van de Wet Arbeid en Zorg zal
 - adoptie- en pleegzorgverlof, zwangerschaps- en bevallingsverlof, kraamverlof, calamiteitenverlof worden verleend met behoud van salaris,
 - kortdurend zorgverlof verleend met behoud van 70% van het laatstgenoten salaris;
 mits de vlieger zijn eventuele aanspraak op een uitkering ter zake krachtens sociale zekerheid/voorzieningen aan de KLM cedeert.
- c. In geval van calamiteitenverlof en kortdurend zorgverlof kan de KLM achteraf van de vlieger verlangen dat hij de reden waarom hij niet heeft kunnen werken aannemelijk maakt.

(2) Aanvullende bepalingen

- a. In aanvulling op de Wet Arbeid en Zorg zal aan de vlieger op zijn verzoek voor de volgende onvoorziene gebeurtenissen buitengewoon verlof met behoud van salaris worden verleend, indien hij op de betrokken dagen niet reeds vrij van dienst is en voor zover punt II.(1) hierin niet reeds voorziet.
 1. Overlijden van partner, kinderen, pleegkinderen : ten hoogste van de overlijdensdag t/m de dag van de begrafenis.
 2. Overlijden van ouders, stief-, pleeg- en grootouders, broers, zusters (ook van partner), schoonzoons, schoondochters, kleinkinderen : sterfdag of dag daarna plus dag van de begrafenis.
 3. Indien naar het oordeel van de KLM noodzakelijk in verband met ernstige ziekte van partner, kinderen, pleegkinderen : tijd afhankelijk van de situatie.
- b. Wanneer een gebeurtenis genoemd in de punten II.(2).a.1 of 2 (voor zover betreft ouders, stief- of pleegouders, broers of zusters van de vlieger) of II.(2).a.3 plaatsvindt op een tijdstip, waarop de vlieger zich in opdracht van de KLM buiten zijn standplaats bevindt, zal de KLM, naar vermogen, de vlieger in de gelegenheid stellen zo spoedig mogelijk naar zijn standplaats terug te keren.

Indien de terugreis naar de standplaats in afwijking van zijn omloopschema geheel of gedeeltelijk gemaakt wordt als "niet-werkend bemanningslid", zullen voor de berekening van de reiscyclus voor deze terugreis geen kredieturen worden toegekend.

- c. Indien de vlieger arbeidsongeschikt is op een dag, waarop recht op buitengewoon verlof zou bestaan, wordt geen vervangende dag toegekend.

III. SPECIALE GEVALLEN

Indien zich in de onder I en II bedoelde gevallen uitzonderlijke omstandigheden voordoen, kan de KLM de vlieger buitengewoon verlof verlenen.

Hoofdstuk 1 - Definities

- 1.1 Aanmeldingsperiode:** de tijdsduur vanaf het moment waarop een bemanningslid op een basis- of slipstation aanwezig moet zijn (aanmeldingstijd) tot de schemavertrektijd van het vliegtuig.
- 1.2 Adequate accommodatie:** accommodatie voorzien van de gebruikelijke gerieven, welke gelegenheid biedt tot ongestoorde rust in bed.
- 1.3 Afmeldingsperiode:** de tijdsduur vanaf de aankomsttijd van het vliegtuig op een basis- of slipstation tot het moment waarop het bemanningslid deze luchthaven mag verlaten (afmeldingstijd).
- 1.4 Bemanningslid:** de vlieger door de KLM aangewezen om tijdens en in verband met vluchten werkzaamheden aan boord te verrichten.
- 1.5 Beschikbaar en niet-indeelbaar:** aanduiding van een dag buiten het reisverlof die bij het verschijnen van het indelingsformulier nog geen definitieve bestemming heeft.
- 1.6 Dag:** een tijdsverloop tussen 06.00 en 06.00 uur lokale tijd daaraanvolgend.
- 1.7 Gekoppelde reis:** een reis bestaande uit meerdere op het basisstation terugkerende vluchten.
- 1.8 Kredieturen:** maatstaf voor de waardering van nevenopdrachten en het vliegen als niet-werkend bemanningslid, uitgedrukt in fictieve vlieguren.
- 1.9 Lokale nachtrust:** een geplande rusttijd waarvan 8 uren, die in bed kunnen worden doorgebracht, vallen tussen 22.00 en 10.00 uur lokale tijd.
- 1.10 Losse opdracht:** een opdracht van korte duur waarvan de vlieger zelf binnen de beschikbare uitvoeringsmogelijkheden het tijdstip van uitvoering kan bepalen.
- 1.11 Nevenopdracht:** elke opdracht verband houdende met de normale tewerkstelling, niet inhoudende een vluchtopdracht, losse opdracht en opdrachten verband houdende met vliegtechnische en/of disciplinaire onderzoeken.
- 1.12 Niet-werkend bemanningslid:** de vlieger in opdracht van de KLM aan boord van een KLM-vliegtuig of een vliegtuig van een andere geregelde luchtvaartmaatschappij met het doel op een station als bemanningslid dienst te gaan doen c.q. de thuisbasis te bereiken.
- 1.13 Reis (route-uren):** de tijd in klokuren vanaf de eerste aanmeldingstijd tot de laatste afmeldingstijd op het basisstation, waarna reisverlof wordt verleend.
- 1.14 Reiscyclus:** een aantal dagen bevattende een reis en reisverlof.
- 1.15 Reisverlof:** het gedeelte van een reiscyclus na de laatste afmeldingstijd op het basisstation.

- 1.16 Reserve luchthaven:** het ter beschikking zijn van de KLM op een luchthaven voor het uitvoeren van een opdracht, die aanvangt binnen de gestelde reserve periode.
- 1.17 Reserve thuis:** het zich thuis dan wel op een ander adres beschikbaar houden voor het uitvoeren van een opdracht.
- 1.18 Rusttijd:** de tijd in klokuren, die de vlieger verleend wordt teneinde uitgerust een nieuwe opdracht aan te vangen.
- 1.19 Tussenlanding:** elke landing, voorafgaande aan de laatste landing in één vluchtdiensttijd.
- 1.20 Vlucht:** de tijdsduur, gelegen tussen het moment, waarop het vliegtuig bij vertrek in beweging komt en het moment waarop het tot stilstand komt bij aankomst (bloktijd).
- 1.21 a. Vluchtdiensttijd:** de tijdsduur van het tijdstip af, dat het bemanningslid vóór het vertrek op de luchthaven aanwezig moet zijn, tot het eind van de afmeldingsperiode, waarna een rusttijd wordt gegeven.
- b. Gecorrigeerde vluchtdiensttijd (GVDT):** de vluchtdiensttijd gecorrigeerd voor landingen en meldingstijden (punt 3.3).
- 1.22 Wachttijd:** de tijd en route doorgebracht na het verstrijken van een waardering tot het begin van de volgende waardering. Waardering begint bij het begin van de bijbehorende vluchtdiensttijd of indien de vorige waardering dan nog niet is verstreken na het verstrijken van die vorige waardering.

Hoofdstuk 2 - Algemene bepalingen

- 2.1** Bij de opstelling van de omloopschema's zal in beginsel worden getracht de reisduur te beperken tot 15 dagen. Dit sluit de mogelijkheid niet uit een langere omloop te plannen, wanneer daardoor de duur van andere omloopschema's kan worden bekort.
- 2.2** De dienstregeling dient een reële benadering van de werkelijkheid te zijn.
- 2.3** Elke nevenopdrachtdag wordt gewaardeerd met twee kredieturen.
- In geval van proefvluchten op het basisstation worden voor toepassing van het bepaalde in punt 3.7 in plaats van kredieturen de werkelijke vliegreuren gerekend, indien deze meer bedragen dan twee; voor toepassing van het bepaalde in punt 3.8 wordt te allen tijde slechts het aantal werkelijke vliegreuren gerekend.
- 2.4** Een losse opdracht moet de vlieger ten minste 4 en ten hoogste 6 weken van tevoren per indelingsformulier worden medegedeeld. Losse opdrachten zijn:
- inenten;
 - verzorgen visa (niet aan specifiek tijdstip gebonden);
 - tandheelkundig röntgenonderzoek.
- Deze lijst van opdrachten kan slechts in overleg tussen KLM en VNV worden aangevuld of gewijzigd.
- 2.5** In geval van reserve thuis dient de vlieger gedurende de gestelde reserveperiode in staat te zijn maximaal 1 uur nadat een oproep daartoe hem heeft bereikt op het basisstation aanwezig te zijn voor het uitvoeren van een opdracht, die aanvangt binnen de gestelde reserveperiode dan wel binnen één uur na afloop daarvan.
- 2.6** De KLM kan een dag met de indelingskwalificatie "beschikbaar", daaronder tevens te rekenen de indelingskwalificatie "niet-indeelbaar", alsnog voor een opdracht bestemmen, indien zij dit de vlieger vóór 22.00 uur lokale tijd vóór die dag mededeelt. Deze opdracht zal niet eerder aanvangen dan 10 uur na de mededeling.
- 2.7** Opdrachten in geval van en in verband met vliegtechnische en/of disciplinaire onderzoeken kunnen te allen tijde worden gegeven. Indien dit valt in reisverlof of op een andere gepubliceerde vrije dag, zal voor de desbetreffende reisverlof- of andere vrije dagen compensatie (doch geen premie) op de rekening-courant premiedagen worden bijgeschreven.
- 2.8** De duur van de aanmeldingsperiode dient een reële benadering van de werkelijke duur benodigd voor het verrichten van de vluchtvoorbereiding te zijn.
- De afmeldingsperiode bedraagt 30 minuten voor alle vliegtuigtypen.
- De aanmeldingsperioden voor vluchten vanaf Schiphol zijn vermeld in het V.V.P..*
- 2.9** Bij het opnemen van pendels in omloopschema's zal het ter zake gestelde in aangehecht protocol in acht worden genomen.
- 2.10** De waardering van vluchtdiensttijd is het aantal uren, dat de uitkomst is van de formule $\frac{3}{16} p^2 + 12$, waarin p is de gecorrigeerde vluchtdiensttijd. Indien na het bereiken van de maximale gecorrigeerde vluchtdiensttijd als niet-werkend bemanningslid wordt doorgevlogen om het basisstation te bereiken (punt 3.6.(2)), tellen de daar vermelde maximale 3 klokuren niet mee ter bepaling van de waardering.

Hoofdstuk 3 - Werktijden

- 3.1** Vluchtdiensttijd is van toepassing op alle vluchtopdrachten met uitzondering van proefvluchten op het basisstation, welke laatste worden beschouwd als nevenopdrachten.
- 3.2** Bij de planning van de tewerkstelling van bemanningsleden zullen de volgende maximale gecorrigeerde vluchtdiensttijden en waar toepasselijk maximale aantallen vliegreuven worden aangehouden:

Type	Bemannings-samenstelling	Soort VDT	Max. GVDT	Max. vliegreuven	Rustgelegenheid
A-330/200	2 vliegers	dubbele Doppler of INS en "ocean-lap navigation"	12:00	9:00	-
	2 vliegers	-	12:30	9:00	-
	3 vliegers	-	14:30	12:30	stoel*
B-747/400	2 vliegers	dubbele Doppler of INS en "ocean-lap navigation"	12:00	9:00	-
	2 vliegers	-	12:30	9:00	-
	3 vliegers	-	14.30	12:30	stoel
	3 vliegers	long-haul**	16:00	12:30	stoel + bed
B-747/400ERF & B-777/200ER	2 vliegers	dubbele Doppler of INS en "ocean-lap navigation"	12:00	9:00	-
	2 vliegers	-	12:30	9:00	-
	3 vliegers	-	14.30	12:30	stoel
	3 vliegers	long-haul**	16:00	12:30	stoel + bed
B-767	2 vliegers	dubbele Doppler of INS en "ocean-lap navigation"	12:00	9:00	-
	2 vliegers	-	12:30	9:00	-
	3 vliegers	-	14:30	12:30	stoel
	4 vliegers	long-haul	20:45	15:00	stoel + bed
MD-11	2 vliegers	dubbele Doppler of INS en "ocean-lap navigation"	12:00	9:00	-
	2 vliegers	-	12:30	9:00	-
	3 vliegers	-	14:30	12:30	stoel + bed

* Op basis van het verwachte routepakket van de A-330/200 is een horizontale rustgelegenheid niet noodzakelijk en wordt afgesproken dat niet meer dan 25% van de door

de A-300/200 uitgevoerde reiscycli, trajecten zullen bevatten met meer dan 9 vliegenuren of een GVDT van meer dan 12:30 uur.

** Onder een long-haul vlucht wordt verstaan een non-stop traject met meer dan 12:30 vliegenuren of een gecorrigeerde vluchtdiensttijd (GVDT) van meer dan 14:30 uur.

Een verzwaarde bemanning behoeft niet meer dan één gezagvoerder te bevatten. Een bemanning van 4 vliegers (long-haul) zal niet meer dan één tweede officier bevatten.

3.3 De vluchtdiensttijd zal worden gecorrigeerd voor:

- (1) landingen, t.w. vermeerderen met 30 minuten voor de 3e en elke volgende landing binnen één vluchtdiensttijd;
- (2) meldingstijden, t.w. vermeerderen met de in onderstaande tabel bij de aanmeldingstijd vermelde aantallen minuten voor elk klokuur vluchtdiensttijd.

Aanmeldingstijd L.T. dienstregeling	Correctie per uur	Aanmeldingstijd L.T. dienstregeling	Correctie per uur
07.00 - 12.59	0 min.	20.00 - 20.59	12 min.
13.00 - 13.59	1 min.	21.00 - 21.59	13 min.
14.00 - 14.59	3 min.	22.00 - 22.59	14 min.
15.00 - 15.59	5 min.	23.00 - 02.59	15 min.
16.00 - 16.59	7 min.	03.00 - 03.59	13 min.
17.00 - 17.59	9 min.	04.00 - 04.59	11 min.
18.00 - 18.59	10 min.	05.00 - 05.59	8 min.
19.00 - 19.59	11 min.	06.00 - 06.59	4 min.

Indien bij de berekening van deze correctie de correctie op een gebroken aantal minuten uitkomt, wordt de correctie naar boven afgerond op gehele minuten.

De onder (1) en (2) genoemde correcties gelden niet tijdens het dienstdoen als niet-werkend bemanningslid, behalve indien binnen dezelfde vluchtdiensttijd daarna nog als werkend bemanningslid wordt dienstgedaan.

3.4 In geval van annulering van vluchten zal de vluchtdiensttijd als beëindigd worden beschouwd een half uur nadat de annulering aan de vlieger bekend is gemaakt.

3.5 Voor nevenopdrachten gelden de volgende bepalingen:

- (1) Een nevenopdracht dan wel een combinatie van nevenopdrachten bedraagt maximaal 8 aaneengesloten klokuren, met uitzondering van reserve thuis waarvan de duur maximaal 12 aaneengesloten klokuren bedraagt.
- (2) Proficiency-checks worden niet met andere nevenopdrachten gecombineerd.
- (3) Indien in "reserve luchthaven" een andere nevenopdracht wordt gegeven, die langer duurt dan 1 uur, vervalt hierdoor de "reserve luchthaven".
- (4) "Reserve thuis" aansluitend op "reserve luchthaven" is niet toegestaan. "Reserve luchthaven" aansluitend op "reserve thuis" is toegestaan, doch moet beëindigd zijn uiterlijk 12 uur na de aanvang van "reserve thuis".
- (5) De tijd doorgebracht als "reserve luchthaven" zal, indien wordt ingevallen, als vluchtdiensttijd worden berekend.

- (6) In geval van invallen tijdens "reserve thuis" wordt voor de berekening van de vluchtdiensttijd de normale aanmeldingstijd aangehouden. In dit geval vervalt de "reserve thuis".
- (7) Het combineren van een nevenopdracht met een vluchtopdracht is toegestaan, indien de nevenopdracht met uitzondering van "reserve luchthaven" en "reserve thuis" voortvloeit uit de vluchtopdracht en maximaal één uur in beslag neemt. In dit geval wordt de vluchtdiensttijd geacht aan te vangen op het aanvangstijdstip van de nevenopdracht.

3.6 Voor een niet-werkend bemanningslid gelden de volgende bepalingen:

- (1) Voor een niet-werkend bemanningslid geldt een maximale reistijd (moment van vertrek tot moment van aankomst) van 24 klokuren; in geval van aan- of afvoer in verband met stationeringen kan met bewilliging van betrokkene de 24 klokuren worden overschreden.
- (2) In geval van combinatie van het dienstdoen als (werkend) bemanningslid en reizen als niet-werkend bemanningslid geldt de maximale gecorrigeerde vluchtdiensttijd, welke op het werkend bemanningslid van toepassing is, met dien verstande dat dit maximum met ten hoogste drie klokuren kan worden overschreden, indien daardoor het basisstation kan worden bereikt en mits na het bereiken van het maximum voor de gecorrigeerde vluchtdiensttijd niet meer als werkend bemanningslid wordt gevlogen.
- (3) In elk tijdvak binnen een reis waarin één of een aantal opeenvolgende vluchtdiensttijden kunnen vallen en waarbij een vlieger in elke vluchtdiensttijd uitsluitend als niet-werkend bemanningslid reist, zal het aantal vliegereisen tot een maximum van 15½ als kredieturen worden aangemerkt.

3.7 De som van vliegereisen en kredieturen zal in een periode van 30 aaneengesloten dagen niet meer dan 85 bedragen. (Naleving van dit punt zal worden gecontroleerd op de wijze als overeengekomen in aangehecht protocol.)

3.8 Het aantal werkelijke vliegereisen in een jaar zal niet meer dan 760 bedragen.

Hoofdstuk 4 - Rusttijden

- 4.1 Rusttijd vangt aan onmiddellijk na de afmeldingsperiode die volgt op de actuele aankomsttijd.
- 4.2 In een rusttijd zal adequate accommodatie ter beschikking worden gesteld.
- 4.3 De rusttijd zal ten minste 11½ uur bedragen.
- 4.4 Wanneer een rusttijd korter is dan 18 uur, zal daarin een lokale nachtrust zijn vervat.
- 4.5 Van twee opeenvolgende rusttijden moet één een lokale nachtrust bevatten.
- 4.6 Twee opeenvolgende vluchtdiensttijden, die tezamen meer dan 20 werkelijke vlieguren bevatten, worden gescheiden door ten minste twee lokale nachtrusten.
- 4.7 In de eerste reiscyclus als bedoeld in punt 5.4 wordt na de laatste vlucht ten minste een lokale nachtrust verleend.
- 4.8 Een nevenopdracht of een combinatie van nevenopdrachten wordt gevolgd door een lokale nachtrust met dien verstande dat de rust na "reserve thuis" wordt geacht te eindigen bij het begin van de volgende dag.
- 4.9 Ten aanzien van de rusttijd vóór en na een long-haul vlucht gelden de volgende aanvullende bepalingen:
 - (1) Bij vertrek vanaf het basisstation wordt voorafgaand aan de vlucht de volledige rusttijd, voortvloeiende uit de vorige tewerkstelling, gegeven.
Indien op de dag voorafgaand aan de vlucht een nevenopdracht wordt gegeven, dient deze te vallen tussen 08.30 en 22.30 uur.
 - (2) Bij vertrek vanaf een buitenstation wordt voorafgaand aan de vlucht een lokale nachtrust gegeven.
 - (3) Na afloop van de vlucht worden twee lokale nachtrusten gegeven.

Hoofdstuk 5 - Regeling vrije tijd

Tenzij uit de bepalingen van dit Hoofdstuk duidelijk anders blijkt, gelden deze bepalingen voor de planning van de tewerkstelling van de vliegers.

5.1 Met uitzondering van het in punt 5.4 gestelde geldt:

- a. de vrije tijd zal ten minste 64 aaneengesloten uren bedragen;
- b. indien 64 uur vrije tijd (waarvan een gedeelte uit reisverlof bestaat) wordt gegeven, zullen deze 64 uur zo nodig worden verlengd en wel zodanig dat in deze vrije tijd drie lokale nachtrusten zijn vervat.

5.2 Een reis en het daarbij behorende reisverlof vormen tezamen de reiscyclus die gevonden wordt uit de in het Aanhangsel gegeven tabel, waarin de reiscyclus gerelateerd is aan :

- a. de duur van de reis in klokuren;
- b. het tijdens de reis gemaakte aantal vlieguren als werkend bemanningslid, waar toepasselijk vermeerderd met het aantal kredieturen gemaakt als niet-werkend bemanningslid (zie punt 3.6.(3));
- c. het totaal van de geaccumuleerde waardering plus de wachttijd.

De hoogste van de drie gevonden waarden is bepalend.

Voor vliegers met een verminderde productie, zoals bedoeld in de artt. 5.8 en 9.6, wordt deze waarde verder vermenigvuldigd met 1,25 (productiefactor 80%), 1,5 (productiefactor 66²/₃%) resp. 2 (productiefactor 50%). De hieruit resulterende reiscycluslengte wordt niet afgerond.

Indien de vlieger gedurende een reiscyclus overgaat op een andere productiefactor, wordt zijn reiscyclus berekend naar rato van de periode binnen deze reiscyclus, gedurende welke de andere productiefactor heeft gegolden.

5.3 Voor een gekoppelde reis gelden de volgende bepalingen:

- (1) De reiscyclus van elk der in de reis voorkomende enkelvoudige reizen moet minder dan 6 dagen bedragen.
- (2) De reiscyclus mag ten hoogste 10 dagen bedragen.

Voor vliegers met een verminderde productie, zoals bedoeld in de artt. 5.8 en 9.6, worden deze bepalingen gehanteerd vóór de in punt 5.2 genoemde verlenging van de reiscyclus.

5.4 Het is toegestaan de reiscyclus van een reis, waarbij tussen aan- en afmelden op het basisstation geen rusttijd wordt gegeven, te beëindigen met minder dan 64 uur aaneengesloten vrije tijd, indien deze reiscyclus onmiddellijk wordt gevolgd door een enkelvoudige reis met een reiscyclus van ten minste 6 dagen en mits dit per vlieger niet meer dan driemaal per kalendermaand voorkomt.

5.5 Een gekoppelde reis kan worden onderbroken door:

- nevenopdrachtdagen (dagen waarop een nevenopdracht of combinatie van nevenopdrachten wordt uitgevoerd);
- nevenopdrachtenverlof (minimaal 64 uur behoudens toepassing van punt 6.6);
- de vrije tijd voortvloeiend uit "beschikbaar" c.q. "niet-indeelbaar" (geen 64 uur minimum);

- premiedagen en dagen verschoven reisverlof (geen 64 uur minimum), waarbij de vorige afmelding uiterlijk om 24:00 uur op de voorgaande dag moet hebben plaatsgehad;
- vergaderdagen t.b.v. de VNV of de ondernemingsraad of één van haar suborganen of de Raad van Beheer van het Pensioenfonds.

Deze onderbrekingen worden voor de bepaling van het aantal klokuren van de reis niet medegerekend.

- 5.6** Van de nevenopdrachtdagen wordt een rekening-courant bijgehouden, die met 1 wordt vermeerderd voor elke nevenopdrachtdag en met 2½ wordt verminderd voor elke dag nevenopdrachtenverlof. Voor vliegers met een verminderde productie, zoals bedoeld in de artt. 5.8 en 9.6, wordt de rekening-courant echter met 1,875 (productiefactor 80%), 2,75 (productiefactor 66²/₃%) resp. 4,5 (productiefactor 50%) vermeerderd voor elke nevenopdrachtdag met één of meer z.g. niet mangebonden nevenopdrachten.

De rekening-courant wordt jaarlijks op 1 mei met 3 verminderd.

Het maximum van de rekening-courant bedraagt 15. De rekening-courant kan niet negatief worden, behoudens als gevolg van de jaarlijkse vermindering met 3.

Nevenopdrachtenverlof wordt zo mogelijk gegeven in of in aansluiting op reisverlof en kan ook in combinatie met andere vormen van vrije tijd worden gegeven (minimum 64 uur vrij van dienst).

Z.g. mangebonden nevenopdrachten zijn nevenopdrachten die uitgevoerd dienen te worden ten behoeve van de betrokken vlieger zelf, zoals b.v. proficiency checks, recurrent training, aanvullende training, route clearance unit opdrachten, inenten (indien gegeven als nevenopdracht) en keuring.

- 5.7** Voor losse opdrachten wordt geen compensatie of premie van reisverlofdagen gegeven.
- 5.8** Onverminderd het gestelde in punt 5.5 kunnen premiedagen en dagen verschoven reisverlof tevens worden gegeven in één periode met het reisverlof, in het zomer- en/of winterverlof, dan wel in combinatie met het zomer- en/of winterverlof.
- 5.9** Een vlieger zal niet worden ingedeeld voor een opdracht, die eindigt later dan 22.00 uur LT basisstation op de dag voorafgaande aan zijn zomer- of winterverlofdagen in de volgende gevallen:
- a. indien hij via een speciaal indelingsverzoek een vaste begindatum voor zijn zomer- of winterverlof heeft aangevraagd;
 - b. indien zijn zomerverlof niet meer dan 21 dagen vrij van dienst omvat.
- 5.10** De vlieger die na zijn vakantie nog proficient is, zal gedurende de eerste 7 dagen na de laatste vakantiedag niet voor een proficiency-check worden ingedeeld. Is of wordt een vlieger gedurende deze periode niet-proficient, dan zal de KLM ervoor zorg dragen dat in zijn indeling vóór de proficiency-check ten minste twee vrije dagen voorkomen.
- Als laatste vakantiedag wordt beschouwd de laatste vrije dag behorende bij de verlofperiode die als zodanig werd gepubliceerd vóór de aanvang van de vakantie.*
- 5.11** Voor vliegers met een verminderde productie, zoals bedoeld in de artt. 5.8 en 9.6, geldt in aanvulling op de punten 5.1 t/m 5.10 nog het volgende.

- 5.11.1 Voor zover de volgens punt 5.2 berekende reiscyclus eindigt met een gebroken dag, wordt deze niet-gehele dag losgekoppeld van de reiscyclus en bijgeschreven op een speciale rekening-courant restdagen (RE).
- 5.11.2 Zodra de rekening-courant restdagen 1 dag of meer bedraagt, wordt een dag vrije tijd gegeven. Deze dag kan deel uitmaken van een volgens dit Hoofdstuk te vormen periode van minimaal 64 uur vrije tijd, doch dient uiterlijk te worden gegeven in combinatie met het reisverlof van de eerstvolgende reiscyclus die een reisverlof heeft van ten minste 2 dagen (vóór de in punt 5.2 genoemde verlenging). De rekening-courant restdagen wordt dan met 1 dag verminderd. Op verzoek of bewilliging van de vlieger kan deze vrije dag later worden gegeven.
- 5.11.3
- a. Gedurende de routeopleiding voor een andere functie en een periode van 2 maanden daaraanvolgend wordt de vlieger ingedeeld op basis van deze Bijlage zonder rekening te houden met de in punt 5.2 genoemde verlenging van de reiscyclus. Deze verlenging wordt voor vliegers met een verminderde productie van 80% alsdan geheel bijgeschreven op de rekening-courant restdagen en dient, in afwijking van punt 5.11.2, na bedoelde periode - tezamen met de toegevoegde restdagen voortvloeiend uit Bijlage 5b, punt 5a - te worden afgebouwd binnen een termijn die in totaal 10 dagen per toegevoegde restdag bedraagt.
Voor vliegers met een verminderde productie kleiner dan 80%, zoals bedoeld in art. 5.8, vindt gedurende de routeopleiding en een periode van 2 maanden daaraanvolgend geen verlenging van de reiscyclus plaats en wordt het salaris aangepast als ware het een 100% tewerkstelling. Vliegers met een verminderde productie van 80% ingevolge art. 5.8 kunnen om dezelfde regeling verzoeken.
 - b. In geval van stationering tijdens bovenbedoelde termijn wordt na afloop van de stationeringsperiode een nieuwe termijn vastgesteld voor de afbouw van de restdagen. Deze bedraagt in totaal 10 dagen per restdag die nog op de rekening-courant restdagen staat bij aanvang van de stationering vermeerderd met de eventueel uit Bijlage 12, punt 5d.2 voortvloeiende restdagen.
 - c. Bovenbedoelde termijnen kunnen met bewilliging van de vlieger worden verlengd.

Hoofdstuk 6 - Flexibiliteit

6.1 Zonder bewilliging van de vlieger kan de KLM, voor zover punt 4.9.(1) niet van toepassing is, het laatste 1/3 deel van het reisverlof zoals volgt uit punt 5.2, afgerond op hele dagen naar beneden, gebruiken onder toekenning van 1 compensatiedag en 2 premiedagen per gebruikte reisverlofdag en éénmalig per indelingsverzoek onder toekenning van één dag verschoven reisverlof per reisverlofdag, ingeval dit geschiedt teneinde een indelingsverzoek van de vlieger te honoreren. Bij de toepassing van dit punt dient de ingedeelde vrije tijd te voldoen aan het gestelde onder punt 5.1.

Voor vliegers met een verminderde productie van 80%, zoals bedoeld in de artt. 5.8 en 9.6, wordt het bedoelde 1/3 deel van het reisverlof berekend zonder toepassing van de in punt 5.2 genoemde verlenging. De te gebruiken dag(en) word(t)en gevormd door de laatste dag(en) van de volgens punt 5.11.1 bepaalde reiscyclus, dan wel bij toepassing van punt 5.11.2 door de laatste dag(en) van de verlengde reiscyclus.

In afwijking van bovenstaande kan de KLM, zonder bewilliging van de vlieger met een verminderde productie kleiner dan 80%, zoals bedoeld in art. 5.8, gebruikmaken van het laatste 1/3 deel van het reisverlof (incl. verlenging) zoals volgt uit punt 5.2, afgerond op hele dagen naar beneden, onder toekenning van één dag verschoven reisverlof per reisverlofdag. De aldus op de rekening-courant bijgeschreven dagen dienen na de eerstvolgende reiscyclus te worden afgebouwd.

De KLM dient het voornemen om het vorenstaande toe te passen aan de vlieger bekend te maken uiterlijk bij de "2e publicatie" als omschreven in punt 7.1. Bij de 1e publicatie kan het flexibele gedeelte van het reisverlof op het indelingsformulier worden vermeld als "reisverlof flexibel"; bij de 2e publicatie dient het op de 1e publicatie vermelde "reisverlof flexibel" te zijn omgezet in reisverlof of een opdracht.

Bij de 2e publicatie kan het op de 1e publicatie voorkomende "reserve" en/of "beschikbaar" zijn omgezet in opdrachten en/of vormen van vrije tijd.

6.2 Met bewilliging van de vlieger kan de KLM per indelingsformulier gebruik maken van de navolgende verlofdagen c.q. vrije tijd:

6.2.1 het reisverlof, voor zover niet vallende onder punt 6.1, onder toekenning van 1 compensatiedag en 2 premiedagen per gebruikte reisverlofdag;

6.2.2 nevenopdrachtenverlof onder toekenning van 2 premiedagen per uitgestelde nevenopdrachtenverlofdag;

6.2.3 dagen vrije tijd, die gegeven dienen te worden teneinde te komen tot ten minste 64 uur vrije tijd ingevolge Hoofdstuk 5, onder toekenning van 1 compensatiedag en 2 premiedagen per gebruikte dag vrije tijd;

6.2.4 de vrije tijd, uitmakende een gedeelte van een dag die gegeven dient te worden teneinde te komen tot ten minste 64 uur vrije tijd ingevolge Hoofdstuk 5, onder toekenning van 2 premiedagen;

6.2.5 stationeringsverlof, waarbij in overleg met de vlieger voor dit verlof nieuwe data worden bepaald.

6.3 Op verzoek van de vlieger kan de KLM per indelingsformulier gebruiken:

6.3.1 onder toekenning van 1 dag verschoven reisverlof per gebruikte dag de navolgende dagen:

- reisverlofdagen;
- dagen vrije tijd, die gegeven dienen te worden teneinde te komen tot ten minste 64 uur vrije tijd ingevolge Hoofdstuk 5;

- compensatiedagen, die hierdoor vervallen;
- dagen van de rekening-courant restdagen, die hierdoor wel van die rekening-courant worden afgeschreven;

6.3.2 zonder toekenning van een dag verschoven reisverlof de vrije tijd, uitmakende een gedeelte van een dag die gegeven dient te worden teneinde te komen tot 64 uur vrije tijd ingevolge Hoofdstuk 5;

6.3.3 stationeringsverlof, waarbij in overleg met de vlieger voor dit verlof nieuwe data worden bepaald.

6.4 Indeling in rusttijd is niet toegestaan.

6.5 In afwijking van het overigens in dit Hoofdstuk bepaalde geldt voor de laatste reisverlofdag van een reiscyclus, als bedoeld in de voorlaatste zin van Aanhangsel 1 (daarin begrepen een eventuele restdag ingevolge punt 5.11.2), dat die laatste reisverlofdag per indeling gebruikt mag worden voor nevenopdrachten zonder toekenning van compensatie- of premiedagen. Indien in dit geval een nevenopdracht wordt gewijzigd in een vluchtopdracht, worden een compensatiedag plus twee premiedagen toegekend.

6.6 Op verzoek van de vlieger is het mogelijk 1 dag nevenopdrachtenverlof te geven. Op verzoek van de vlieger is het toegestaan het saldo op de rekening-courant nevenopdrachtdagen te laten stijgen tot meer dan 15.

6.7 Rekening-courant premiedagen:

- (1) Verkregen premiedagen worden geboekt op een doorlopende rekening-courant.
- (2) Premiedagen worden gegeven per indelingsformulier zodanig dat de rekening-courantstand ten minste éénmaal per jaar de nulstand bereikt.

6.8 Rekening-courant compensatiedagen:

- (1) Verkregen compensatiedagen worden geboekt op een doorlopende rekening-courant.
- (2) Het tegoed aan compensatiedagen mag nooit meer bedragen dan twintig.
- (3) Compensatiedagen zullen worden gegeven aansluitend op de eerstvolgende vakantie-dagen, met dien verstande dat, voor zover dit het zomerverlof betreft als omschreven in Bijlage 3, punt 4, niet meer compensatiedagen behoeven te worden aangewend dan nodig zijn om het daar gestelde aantal dagen aaneengesloten vrij van dienst te kunnen verlenen.

6.9 Rekening-courant verschoven reisverlof:

- (1) Verkregen dagen verschoven reisverlof worden geboekt op een doorlopende rekening-courant.
- (2) Dagen verschoven reisverlof worden gegeven per indelingsformulier zodanig dat de rekening-courantstand ten minste éénmaal per jaar de nulstand bereikt.

6.10 De rekeningen-courant premiedagen, dagen verschoven reisverlof en compensatiedagen dienen, voor zover bekend, bij de ingang van het oudendagspensioen een waarde van minder dan 1 te hebben bereikt.

Hoofdstuk 7 - Uitvoeringsbepalingen

7.1 De uit te voeren opdrachten, de toegekende vrije tijd en eventuele losse opdrachten worden per indelingsformulier bekendgemaakt.

De publicatie wordt geacht te geschieden voor de periode van een week (maandag t/m zondag) als volgt:

- om 10.00 uur op de 10e dag vóór het begin van de week (de z.g. 1e publicatie);
- om 10.00 uur op de 3e dag vóór het begin van de week voor eventuele wijzigingen (de z.g. 2e publicatie).

Onder gepubliceerd reisverlof in de zin van dit Hoofdstuk wordt verstaan het reisverlof (vanaf de laatste afmelding op het basisstation), voor zover vallend binnen de week/weken die aangegeven is/zijn op het indelingsformulier, zowel 1e als 2e publicatie.

Wanneer een indelingsformulier bij toepassing van dit Hoofdstuk wordt gewijzigd via een mondelinge of schriftelijke mededeling, heeft de gewijzigde versie de status van de oorspronkelijke.

Het is de verantwoordelijkheid van de vlieger zich van zijn geplande tewerkstelling op de hoogte te stellen.

7.2 De KLM kan de geplande tewerkstelling na 1e of 2e publicatie wijzigen zonder bewilliging van de vlieger in de navolgende gevallen:

7.2.1 in alle gevallen waarin het gepubliceerde reisverlof na 22.00 uur LT basisstation, alsmede gepubliceerde "feestdagen", compensatiedagen, premiedagen, dagen verschoven reisverlof, gepubliceerd nevenopdrachtenverlof en/of dagen van de rekening-courant restdagen niet worden aangetast;

7.2.2 eventueel inclusief op het indelingsformulier gepubliceerd reisverlof, gepubliceerde "feestdagen", compensatiedagen, premiedagen, gepubliceerd nevenopdrachtenverlof en/of dagen van de rekening-courant restdagen:

- 7.2.2.1 bij annulering van één of meer van de bij de gepubliceerde geplande tewerkstelling behorende vluchten;
- 7.2.2.2 bij een zodanig vertraagde vlucht dat het bemanningslid vervangen wordt;
- 7.2.2.3 bij wijziging van het vliegtuigtype waarop de vlieger als werkend bemanningslid is ingedeeld;
- 7.2.2.4 bij wijziging in de route van de vlucht of in de omloop zodanig dat de vlieger niet de vereiste kwalificatie(s) bezit;
- 7.2.2.5 bij wijziging in het omloopschema, indien de wijziging zodanig is dat het bemanningslid te laat terug zou komen om te kunnen voldoen aan een voor hem niet te verplaatsen opdracht of activiteit, e.e.a. ter beoordeling van Vice President Operations;

NB: Indien één van vorenstaande wijzigingen van toepassing is op een route-instructeur of checkpilot, kan ook de indeling van het bij de route-instructeur of checkpilot ingedeelde bemanningslid worden gewijzigd of omgekeerd.

- 7.2.2.6 ingeval buiten initiatief van de KLM de vlieger één of meer opdrachten, welke op het indelingsformulier zijn vermeld, niet uitvoert;
- 7.2.2.7 bij een zodanige wijziging van de vereiste bemanningssamenstelling dat het bemanningslid niet meer benodigd is.

- 7.2.3 bij toepassing van het gestelde in de laatste zin van het Aanhangsel (vervallen van de z.g. dubbele Dopplerdag), waarbij dan alleen deze z.g. extra dag reisverlof vervalt.
- 7.2.4 Ingeval de werkelijke tijdsduur van een reis meer dan 24 uur afwijkt van de geplande tijdsduur en daarbij de reiscyclus wijzigt, zal de KLM betrokkene vragen of hij zijn oorspronkelijke indeling (indien reeds gepubliceerd) wil behouden dan wel zijn volgende opdracht gewijzigd wil zien.
Indien betrokkene niet bereikbaar is, zal de KLM de oorspronkelijke indeling handhaven (voor zover mogelijk).
In geen geval zullen zowel door handhaving als verplaatsing premiedagen ontstaan.
- 7.3.1** Behalve vanwege de in punt 7.2 genoemde redenen, kan de KLM de geplande tewerkstelling na de 1e publicatie, doch uiterlijk d.m.v. de 2e publicatie, zonder bewilliging van de vlieger wijzigen, eventueel inclusief op het indelingsformulier gepubliceerd reisverlof, gepubliceerde "feestdagen", compensatiedagen, premiedagen, dagen verschoven reisverlof, nevenopdrachtenverlof en dagen van de rekening-courant restdagen,
- door opdrachten te geven op dagen, oorspronkelijk ingedeeld als reserve of beschikbaar, en/of de daaropvolgende dagen;
 - door omloopschemawijzigingen of wijzigingen dan wel aanvullingen op een gekoppelde reis;
 - door gebruik te maken van "reisverlof flexibel".
- 7.3.2** De KLM kan te allen tijde de geplande tewerkstelling na 1e en/of 2e publicatie wijzigen met bewilliging van de vlieger.
- 7.4** Indien door een wijziging, genoemd onder punt 7.2 en subartikelen en punt 7.3.2, gepubliceerde vrije dagen c.q. vrije tijd worden resp. wordt gebruikt en indien het recht op die vrije dagen c.q. vrije tijd door de indelingswijziging niet vervalt, geldt het volgende.
- (1) Voor elke gebruikte dag reisverlof ontvangt de vlieger 1 compensatiedag en 2 premiedagen.
 - (2) Voor elke dag vervallen nevenopdrachtenverlof ontvangt de vlieger 2 premiedagen en worden nevenopdrachten niet afgeschreven.
 - (3) Voor elke gebruikte vrije dag, toegekend teneinde te komen tot ten minste 64 uur vrije tijd ingevolge Hoofdstuk 5, ontvangt de vlieger 1 compensatiedag en 2 premiedagen.
 - (4) Voor het gebruiken van de vrije tijd, uitmakende een gedeelte van een dag die gegeven dient te worden teneinde te komen tot ten minste 64 uur vrije tijd ingevolge Hoofdstuk 5, ontvangt de vlieger 2 premiedagen.
 - (5) Bij het vervallen van compensatie- en/of premiedagen worden deze dagen niet van de betreffende rekening-courant afgeschreven; wanneer een feestdag komt te vervallen, wordt deze later alsnog gegeven.
 - (6) Voor elke gebruikte dag verschoven reisverlof ontvangt de vlieger 2 premiedagen, indien de dag verschoven reisverlof was gepubliceerd in de 2e publicatie; bovendien wordt de dag verschoven reisverlof niet afgeschreven.
 - (7) Een dag verschoven reisverlof, die in de 1e publicatie was toegekend, doch in de 2e publicatie weer is vervallen, wordt niet van de rekening-courant verschoven reisverlof afgeschreven.

- (8) Voor het gebruik van een dag van de rekening-courant restdagen, welke ingevolge punt 5.11.2 moest worden toegekend, ontvangt de vlieger 2 premiedagen, terwijl de betrokken dag niet van de rekening-courant restdagen wordt afgeschreven.

7.5 De KLM kan een tewerkstelling na publicatie wijzigen op verzoek van de vlieger:

7.5.1 Indien door deze wijziging gepubliceerde vrije dagen worden gebruikt en indien het recht op de vrije dagen door de wijziging niet tevens is vervallen, wordt één dag verschoven reisverlof toegekend per gebruikte dag bij het vervallen van de navolgende dagen:

- a. reisverlofdagen;
- b. dagen vrije tijd die gegeven dienen te worden teneinde te komen tot ten minste 64 uur vrije tijd ingevolge Hoofdstuk 5;
- c. compensatiedagen;
- d. dagen van de rekening-courant restdagen.

7.5.2 Indien door deze wijziging gepubliceerd stationeringsverlof vervalt, worden in overleg met de vlieger voor dit verlof nieuwe data bepaald.

7.5.3 Indien door deze wijziging gepubliceerde vrije tijd, uitmakende een gedeelte van een dag die gegeven dient te worden teneinde te komen tot 64 uur vrije tijd ingevolge Hoofdstuk 5, wordt gebruikt, wordt géén premie toegekend.

7.6 Voor alle gevallen, als vermeld onder punt 7.2 en subartikelen, punt 7.3 en punt 7.5 en subartikelen, geldt dat indelen in de rusttijd niet is toegestaan.

7.7 In afwijking van het in punt 5.3.(1) en 5.3.(2) gestelde kan de KLM, indien het vliegtuig wegens storing op het basisstation terugkeert,

- (1) onmiddellijk na aankomst de reiscyclus (van de onderbroken reis) bepalen en reisverlof geven, waarbij als afmeldingstijd geldt het tijdstip, waarop dit aan het bemanningslid wordt medegedeeld, ofwel
- (2) de (afgebroken) reis koppelen ongeacht de lengte van de reiscyclus van de daaropvolgende reis.

7.8 a. Een tewerkstelling mag niet meer dan 5x per indelingsweek de opdracht "reserve thuis" of "reserve Schiphol" inhouden. Slechts met bewilliging of op verzoek van de vlieger is het toegestaan meer dan 5 aaneengesloten dagen met de overige nevenopdrachten in te delen.

b. Op het indelingsformulier, dat de z.g. 2e publicatie (zie punt 7.1) bevat, zal de aanduiding "beschikbaar" niet meer dan driemaal in de indelingsweek, waarop de 2e publicatie betrekking heeft, voorkomen.

7.9 Indien men tussen 22.01 uur lokale tijd vóór een dag "beschikbaar" en de afloop van een dag "beschikbaar" of vóór of op een dag met de indelingskwalificatie "niet-indeelbaar" bewilligt om in te vallen, dan zullen daarvoor geen compensatie- of premiedagen worden gegeven.

7.10 Indien op het indelingsformulier van een vlieger de aanduiding "beschikbaar" voorkomt en de vlieger vanaf 20.00 tot 22.00 uur op de daaraan voorafgaande dag niet op zijn bij de KLM bekende adres telefonisch bereikbaar is, dan dient hij tussen 17.00 en 20.00 op die

voorafgaande dag contact op te nemen met een door de KLM aan te wijzen afdeling. Dit geldt niet, ingeval het een dag met de indelingskwalificatie "niet-indeelbaar" betreft.

7.11 Voor afwijkingen in de reiscyclus geldt het volgende:

- (1) Indien door het bemanningslid wordt aangetoond (uiterlijk 3 maanden na afmelding van de betreffende reis) dat de reiscyclus één dag of meer afwijkt van de geplande, zal het verschil worden verwerkt in de rekening-courant verschoven reisverlof (punt 6.9) van het bemanningslid.
- (2) Wanneer in geval van gekoppelde reizen wordt ingevallen voor een vlucht op een dag, die de gekoppelde reis onderbrak, dan zal eventueel daardoor te kort gegeven reisverlof door de KLM op de rekening-courant compensatiedagen worden geboekt, behoudens verwerking in de lopende reiscyclus. In dit geval mag het maximum van 10 dagen (punt 5.3.(2)) worden overschreden met één of twee dagen.

7.12 Indien een bemanningslid en route ziek wordt, zal na terugkeer op het basisstation de reiscyclus worden bepaald overeenkomstig punt 5.2 met dien verstande dat

- (1) de reis wordt geacht te zijn onderbroken met het aantal dagen, dat het bemanningslid ziek was en waarin hij geen dienst heeft gedaan (ook niet als DHC);
- (2) Vice President Operations de reiscyclus kan verlengen met een door hem in verband met de omstandigheden van de ziekte te bepalen aantal dagen.

7.13 Indien een vlieger zich ziek meldt op het basisstation binnen een gepubliceerde gekoppelde reis, zal bij hersteldmelding voor het einde van het gepubliceerde deel van de reiscyclus het gepubliceerde reisverlof vanaf 22.00 uur LT op de laatste dag van de geplande reis niet alsnog voor opdrachten worden gebruikt.

Indien de hersteldmelding voor de oorspronkelijke laatste afmelding plaatsvindt, kunnen de resterende routedagen tevens worden gebruikt voor nevenopdrachten, in welk geval het uit punt 5.5 volgende verbod tot het indelen voor een nevenopdracht vóór reisverlof vervalt.

Het oorspronkelijke, gepubliceerde reisverlof zal worden toegekend als reisverlof of als extra vrij (EVR).

7.14 Indien een vlieger ziek is op een gepubliceerde premiedag en dit op de voorgeschreven wijze heeft gemeld, zal deze premiedag niet van de rekening-courant premiedagen worden afgeschreven.

In geval van ziekte tijdens alle andere vormen van gepubliceerde vrije tijd (behalve vakantiedagen) wordt die vrije tijd niet opnieuw gegeven.

Hoofdstuk 8 - Indelingsverzoeken

8.1 Indiening/annulering van indelingsverzoeken

- a. Een vlieger kan per jaar ten hoogste 10 resp. 7 (productiefactor $66\frac{2}{3}\%$) algemene indelingsverzoeken indienen, alsmede ten hoogste 2 specifieke indelingsverzoeken uit hoofde van Bijlage 3, punt 5b m.b.t. de gewenste aanvangsdatum van het zomer- en/of winterverlof.
- b. Indelingsverzoeken dienen ten hoogste 4 maanden en ten minste 4 weken vóór de verlangde datum/data te worden ingediend bij Vice President Operations door middel van een daartoe bestemd formulier.
- c. De vlieger kan door middel van een schriftelijke kennisgeving een indelingsverzoek annuleren.
In geval van annulering ten minste 4 weken vóór de verlangde datum/ data, wordt het indelingsverzoek geacht niet te zijn ingediend.

8.2 Inwilliging/weigering van indelingsverzoeken

- a. De KLM zal de indelingsverzoeken inwilligen, indien en voor zover de dienstuitvoering dit toelaat. Daarbij zal aan de specifieke indelingsverzoeken een hogere prioriteit worden toegekend dan aan de algemene indelingsverzoeken.
Aan algemene indelingsverzoeken van vliegers, wier resterende diensttijd tot hun pensioendatum zes maanden of minder bedraagt, zal een hogere prioriteit (en wel onderling in volgorde van leeftijd) worden toegekend dan aan algemene indelingsverzoeken van andere vliegers, mits eerstbedoelde verzoeken ten minste 3 maanden vóór de verlangde datum/data zijn ingediend.
- b. Teneinde een indelingsverzoek te honoreren kan de KLM niet-essentiële opdrachten van vliegers verplaatsen. Voorts zal de KLM de indeling van de betrokken vlieger vóór de verlangde datum/data zodanig trachten te regelen dat de kans op niet-honorering van het verzoek zo klein mogelijk is.
Indien vrije tijd van de betrokken vlieger benodigd is om diens indelingsverzoek te kunnen honoreren en/of om de eventueel benodigde aansluiting daarvoor te kunnen realiseren, geldt onderstaande prioriteitsvolgorde:
 1. reisverlofdagen,
 2. premiedagen,
 3. feestdagen,
 4. compensatiedagen,
 5. vakantiedagen.

Teneinde verstoring van een gehonoreerd verzoek zo veel mogelijk te voorkomen, zullen direct voorafgaand aan dit gehonoreerde verzoek in principe geen verstorende opdrachten zoals reservediensten of beschikbaar worden ingedeeld.
- c. De KLM zal ten minste 3 weken vóór de verlangde datum/data aan de betrokken vlieger mededelen of zijn verzoek is ingewilligd indien en voor zover de dienstuitvoering dit toelaat, dan wel geweigerd.

Hoofdstuk 9 - Slotbepalingen

- 9.1** Van de in de regeling vermelde maxima c.q. normen voor wat betreft werktijden en rusttijden, kan worden afgeweken met inachtneming van de onderstaande procedure.
- (1) De omloopschema's voor het relevante gedeelte van de zomer- c.q. winterdienst zullen tijdig voor de aanvang van de zomer- c.q. winterdienst aan de groepscommissie worden voorgelegd. Daarin voorkomende afwijkingen van de vastgestelde normen worden vanwege de KLM ten overstaan van de VNV, welke dit kan delegeren aan de groepscommissie, gemotiveerd. Indien hierbij de groepscommissie meent de verantwoordelijkheid voor het wegen en beoordelen van bepaalde motiveringen niet te kunnen nemen en zij dit de KLM mededeelt, zullen de KLM en de VNV, evenals voor de gevallen waarbij de VNV besluit motiveringen zelf te behandelen, in overleg tot overeenstemming dienen te komen, waarbij partijen wederzijdse belangen zo reëel mogelijk zullen afwegen.
 - (2) Voor afwijkingen ontstaan bij wijzigingen van omloopschema's en voor afwijkingen bij de opstelling van omloopschema's voor charters, beide voor zover deze tijdig zijn te voorzien, zal dezelfde procedure als hierboven omschreven worden gevolgd.
 - (3) Voor plotseling optredende wijzigingen in de omloopschema's waarin afwijkingen voorkomen, en voor de vaststelling van omloopschema's van plotseling opkomende bijzondere vluchten waarin afwijkingen voorkomen, zal de motivering ten overstaan van de VNV achteraf plaatshebben, indien motivering tevoren niet mogelijk was. Hierbij zal dezelfde procedure als onder punt 9.1.(1) worden gevolgd.
 - (4) Na afloop van de zomerdienst en van de winterdienst zal de KLM op verzoek van de VNV een overzicht verschaffen van alle in de afgelopen zomer- resp. winterdienst uitgevoerde achteraf gemotiveerde operaties als bedoeld in punt 9.1.(3).
- 9.2** In overleg tussen KLM en VNV kan van deze regeling worden afgeweken.
- 9.3** De gezagvoerder is bevoegd bij de actuele vluchtuitvoering van de in deze regeling gestelde maxima c.q. minima af te wijken, met inachtneming van de van overheidswege goedgekeurde regelen.
- 9.4** Deze regeling ontheft de gezagvoerder niet van zijn verantwoordelijkheid voor een goede en veilige vluchtuitvoering.
- 9.5** In geval van kwalificatie-training gelden de afwijkende bepalingen, neergelegd in Bijlage 5b.

AANHANGSEL**BIJ BIJLAGE 5, PUNT 5.2 (WERK- EN RUSTTIJ-
DENREGELING)**

Waarderingen + wachttijd t/m	Vlieguren prop. jet t/m	Vlieguren jet t/m	Route-uren t/m	Reiscyclus dagen*
17.05	3.00	2.45	14.50	1
34.15	6.00	5.35	29.40	2
51.25	9.05	8.20	44.30	3
68.30	12.05	11.10	59.25	4
85.40	15.10	13.55	74.15	5
102.50	18.10	16.45	89.05	6
120.00	21.15	19.30	104.00	7
137.05	24.15	22.20	118.50	8
154.15	27.20	25.05	133.40	9
171.25	30.20	27.55	148.30	10
188.30	33.25	30.40	163.25	11
205.40	36.25	33.30	178.15	12
222.50	39.30	36.15	193.05	13
240.00	42.30	39.05	208.00	14
257.05	45.35	41.55	222.50	15
274.15	48.35	44.40	237.40	16
291.25	51.40	47.30	252.30	17
308.30	54.40	50.15	267.25	18
325.40	57.45	53.05	282.15	19
342.50	60.45	55.50	297.05	20
360.00	63.50	58.40	312.00	21
377.05	66.50	61.25	326.50	22
394.15	69.55	64.15	341.40	23
411.25	72.55	67.00	356.30	24
428.30	76.00	69.50	371.25	25
445.40	79.00	72.35	386.15	26
462.50	82.05	75.25	401.05	27
480.00	85.05	78.10	416.00	28
enz.	enz.	enz.	enz.	enz.

Indien het aantal waarderings- + wachttijduren of route-uren of vlieguren ligt tussen twee in dezelfde kolom opeenvolgende tijdsbestekken, treedt het grootste tijdsbestek daarvoor in de plaats.

- * Voor een reis waarvan een gedeelte zal worden uitgevoerd met dubbele Doppler of INS én zogenoemde "ocean-lap navigation" en met slechts twee vliegers, wordt het aantal reiscyclusedagen genoemd in de laatste kolom met één vermeerderd. Deze vermeerdering wordt tenietgedaan, indien de reis actueel met meer dan twee vliegers wordt uitgevoerd.

In overleg tussen KLM en VNV, welke laatste dit kan delegeren aan de groepscommissie vliegers, zal worden bepaald welke vluchten onder de z.g. 2 vlieger dubbele Doppler of INS "ocean-lap navigation" vallen.

PROTOCOL

**BIJ BIJLAGE 5 (WERK- EN RUSTTIJDENRE-
GELING)**

(1) Beperking pendelen ICA

Het is de KLM toegestaan in een reiscyclus van een niet gekoppelde reis éénmaal een z.g. "step-back" op te nemen. Onder een "step-back" wordt verstaan het wijzigen van de uitreis- c.q. thuisreisrichting, anders dan op de eindbestemming of het basisstation; deze "step-back" zal niet meer dan één VDT bedragen. Indien een vlieger door een voorgenomen pendel van een dicht bij het basisstation gelegen station wederom in uitreisrichting moet vliegen en dit als een algemeen overwegend bezwaar wordt ervaren, dan zal het de groepscommissie vliegers vrijstaan dit bezwaar aan de bedrijfsleiding kenbaar te maken. Indien de bedrijfsleiding meent met dit bezwaar geen rekening te kunnen houden, dan kan de VNV deze kwestie in het overleg tussen KLM en VNV aan de orde stellen.

Indien de KLM gegronde redenen aanwezig acht om in een omloopschema meer dan één "step-back" op te nemen, dan kan dit slechts in overleg tussen KLM en VNV geschieden.

(2) 85-Uur regel

Teneinde controle op punt 3.7 (maximaal 85 vlieg-/kredieturen per 30 dagen) te bevorderen spreken partijen het volgende af:

- a. Indeling voor een nevenopdracht of een vlucht vertrekkend van het basisstation is niet toegestaan direct na een dag waarvoor geldt, dat het aantal vlieg- en kredieturen gemaakt tot en met die dag méér bedraagt dan het hierna omschreven aantal dagen vermenigvuldigd met 2.50 uren (= 85 uren per 30 dagen).

Het te gebruiken aantal dagen bedraagt ten minste 30, doch wordt waar nodig zodanig verhoogd, dat het te allen tijde slechts volledige reiscycli bevat.

De vlieg- en kredieturen worden hierbij bepaald op basis van schematijden; eventuele overschrijdingen daarvan worden alleen in aanmerking genomen, wanneer deze door het bemanningslid zijn aangetoond.

- b. Mocht het bemanningslid voor de aanvang van een reis constateren, dat hij zodanig is ingedeeld, dat hij gedurende die reis de 85 uur in 30 dagen zal overschrijden, dan dient hij zo spoedig mogelijk een nieuwe tewerkstelling aan te vragen.

(3) Overwegingen bij punt 9.1

Al is het mogelijk in overleg een WRR op te stellen waarin normen en regels voor de planning van de tewerkstelling (omloopschema's) van het vliegend personeel zijn vastgelegd, zodanig dat het overgrote deel van de tewerkstelling zich binnen die normen en regels kan afspelen, er komen niettemin gevallen voor waarin een sociaal-economisch verantwoorde planning van de tewerkstelling buiten deze normen en regels moet worden aanvaard.

In de oude WRR werd hiervoor een procedure vastgelegd. Op grond van de volgende en voorgaande overwegingen is de betreffende procedure in gewijzigde vorm in punt 9.1 van de onderhavige WRR vastgelegd.

Hoewel de onderscheiden verenigingen van oordeel zijn dat de KLM van deze procedure materieel een verantwoord gebruik heeft gemaakt, achten de verenigingen en de KLM het op grond van de vakorganisatorische verhoudingen en verantwoordelijkheden verkieslijk deze procedure zodanig te verbeteren dat voorgenomen overschrijdingen en afwijkingen van de in overleg vastgestelde normen en regels evenals die normen en regels zelve onder de verantwoordelijkheid van de contracterende partijen vallen.

Deze verbetering in de procedure is gebaseerd op het wederzijds vertrouwen dat partijen stellen in het overleg zoals dit zich thans heeft ontwikkeld.

In dit overleg zal enerzijds vooropstaan dat overeenstemming dient te worden bereikt, en anderzijds dat de verenigingen de KLM in staat zullen blijven stellen haar operaties uit te voeren op verantwoorde wijze.

(4) Toelichting op het gebruik van flexibele dagen

Het gebruik maken van de flexibiliteit van vliegreun-intensieve reiscycli op initiatief van de KLM, geschiedt in overleg tussen de afdeling Indelingen van de Unit en de betrokken Director Flight Operations.

De Director Flight Operations zal zich in principe laten leiden door de volgende gedachtegang:

a. Niet-Doppler-operaties

De flexibele dagen van vliegreun-intensieve reiscycli zullen zo weinig mogelijk worden gebruikt en dan alleen voor keuren Soesterberg, reserve thuis of een reis, dit laatste zodanig dat de totale tijd voor deze 2 reizen tezamen ten minste gelijk is aan de som van de reiscycli, die volgen uit de vliegreun van deze 2 reizen.

b. Doppler-operaties met ocean-lapnavigation

Het gebruik van de laatste reisverlofdag is geregeld in punt 6.5 van de WRR.

De flexibele dagen van vliegreun-intensieve reiscycli zullen zo weinig mogelijk worden gebruikt voor een reis, en wel zodanig dat de totale tijd voor deze 2 reizen tezamen ten minste gelijk is aan de som van de reiscycli die volgen uit de vliegreun van deze twee reizen.

c. Algemeen

Indien absoluut onvermijdelijk kan ook van de flexibele dagen van de 2e reis gebruik gemaakt worden. Echter dient de totale tijd voor deze reizen plus de daaropvolgende reis tezamen ten minste gelijk te zijn aan de som van de reiscycli, die volgen uit de vliegreun van deze 3 reizen.

Gezien de speciale aard van de tewerkstelling van checkvliegers is het noodzakelijk voor deze groep somtijds af te wijken.

Illustratie JFK

Niet-Doppler	Doppler	Rek.-crt.	Doppler/niet-Doppler
6-6-6	7-7-7	pd -	cd -
5-7-6	6-8-7	1	1
5-6-7	6-7-8	1	1
5-5-8	6-6-9	2	2

Noot

Als er meer dan drie dagen verlopen tussen twee opeenvolgende reiscycli als bovengenoemd, dan worden deze als een onderbreking aangemerkt en is het voorgaande niet van toepassing. Dit is evenmin van toepassing als er minder dan vier dagen tussen twee opeenvolgende reiscycli als bovengenoemd verlopen, tenzij op ten minste een van deze dagen een andere opdracht dan reserve voorkomt.

(5) De KLM erkent de aanspraak van de vliegers op de compensatie voor de z.g. 7 feestdagen. Ter honorering hiervan is overeengekomen dat per jaar 4 per indelingsformulier te publiceren vrije dagen (z.g. feestdagen) al dan niet tezamen gegeven worden en wel:

1. in aansluiting op reisverlof of
2. in aansluiting op de vakanties of

3. op één of meer der erkende feestdagen.

Vliegers wier actief dienstverband zich slechts over een deel van een jaar uitstrekt, maken pro rata, afgerond naar boven op gehele dagen, aanspraak op bovenvermelde dagen.

(6) = Vervallen.

(7) Indien een vlieger ingevolge Bijlage 6, Hoofdstuk 4, punt 4.3 boven de sterkte is opgeleid en lijnproductie levert, zal voor elke reiscyclusdag welke behoort bij deze lijnproductie, dezelfde dag van een andere vlieger met gelijke type- en versiekwalificaties op de indelingsborden worden geblokkeerd "boven de sterkte" (BS).

Deze dagen zullen - indien op de indelingsformulieren vermeld - met beschikbaar (BB) worden aangegeven.

(8) Indien het aantal gevallen van bewilliging voor invallen op premiedagen en voor het invallen bij reserve thuis, waarbij gepubliceerd reisverlof wordt aangetast, duidelijk vermindert, zullen KLM en VNV hierover overleg voeren en zowel gezamenlijk als ieder voor zich streven naar maatregelen om de bedreigde productie veilig te stellen.

Hoofdstuk 1 - Definities

- 1.1 Aanmeldingsperiode:** de tijdsduur vanaf het aanmelden (het moment waarop een bemanningslid conform zijn actuele indeling op een basis- of slipstation aanwezig moet zijn) tot de schemavertrektijd van het vliegtuig.
- 1.2 Actuele indeling:** de gepubliceerde indeling, inclusief eventuele mondelinge of schriftelijke wijzigingen.
- 1.3 Afmeldingsperiode:** de tijdsduur vanaf de aankomsttijd van het vliegtuig op een basis- of slipstation tot het moment waarop het bemanningslid deze luchthaven wordt geacht te verlaten (het afmelden).
- 1.4 Bekorte rust:** rust korter dan de normrust.
- 1.5 Bemanningslid:** de vlieger door de KLM aangewezen om tijdens en in verband met vluchten werkzaamheden te verrichten.
- 1.6 Bewilligen:** het door de vlieger ingaan op een verzoek van de KLM om, conform punt 8.4.(1), afstand te doen van een ingedeelde vrije dag t.b.v. een opdracht.
- 1.7 Bieden:** preferentie kenbaar maken.
- 1.8 Dag:** een tijdsverloop van 05.30 uur t/m 05.29 uur.
- 1.9 Gepubliceerde indeling:** de indeling die door middel van een wekelijks verschijnend formulier aan de vlieger wordt bekendgemaakt.
- 1.10 Indelingscyclus:** een periode van 28 aaneengesloten dagen. (De eerste indelingscyclus vangt aan op datum xxxx en de daaropvolgende vangen telkenmale 28 dagen later aan.)
- 1.11 Indelingsperiode:** de 28-daagse periode waarover een indeling is gepubliceerd.
- 1.12 Indelingswijziging:** iedere verandering ten opzichte van de actuele indeling.
- 1.13 Instemmen:** het door de vlieger ingaan op een verzoek van de KLM om afstand te doen van een bepaald recht, dat de vlieger krachtens deze Bijlage is gegeven, anders dan het afstand doen van een ingedeelde vrije dag; instemmen geeft geen recht op compensatie.
- 1.14 Losse opdracht:** een opdracht van korte duur waarvan de vlieger zelf binnen de beschikbare uitvoeringsmogelijkheden het tijdstip van uitvoering kan bepalen.
- 1.15 Nachtvlucht:** een opdracht, niet zijnde reserve thuis, welke geheel of gedeeltelijk valt in de periode van 01.00 uur t/m 05.29 uur.
- 1.16 Nevenopdracht:** elke opdracht, verband houdend met de normale tewerkstelling, niet inhoudend een vluchtoperatie, losse opdracht en opdrachten verband houdende met vliegtechnische en/of disciplinaire onderzoeken.

- 1.17 Niet-werkend bemanningslid:** de vlieger in opdracht van de KLM aan boord van een KLM-vliegtuig of een vliegtuig van een andere geregelde luchtvaartmaatschappij met het doel op een station als bemanningslid dienst te gaan doen c.q. de thuisbasis te bereiken.
- 1.18 Normrust:** de tijd in klokuren, die de vlieger wordt verleend teneinde zonder aanvullende restricties een nieuwe opdracht aan te vangen.
- 1.19 Planningsfase:** de periode vanaf het moment van afmelden en tot het moment van het eerstvolgende aanmelden voor een opdracht.
- Dit geldt op zowel het basisstation als op ieder ander station.*
- 1.20 Preferentie:** een door de vlieger opgegeven voorkeur met betrekking tot zijn tewerkstelling.
- 1.21 Reserve luchthaven:** het ter beschikking zijn op een basisstation voor het uitvoeren van een opdracht.
- 1.22 Reserve thuis:** het zich thuis dan wel via een bij de KLM bekend telefoon- of semafoonnummer beschikbaar houden voor het uitvoeren van een opdracht.
- 1.23 Routedag:** een dag zonder nadere opdrachten op een buitenstation.
- 1.24 Standaard vrijetijdspane (SVP):** een aantal aaneengesloten dagen reisverlof, met een minimum van 2 dagen.
- 1.25 Trip:** een (vlucht)opdracht of een combinatie van (vlucht)opdrachten aanvangend bij aanmelden op het basisstation en eindigend bij het eerstvolgende afmelden op het basisstation.
- 1.26 Uitvoeringsfase:** de periode welke aanvangt op het moment van aanmelden voor een opdracht en eindigt op het moment van het eerstvolgende afmelden.
- 1.27 Vlucht:** de tijdsduur gelegen tussen het moment waarop het vliegtuig bij vertrek in beweging komt en het moment waarop het vliegtuig tot stilstand komt bij aankomst (bloktijd).
- 1.28 Vluchtopdracht:** werkzaamheden verband houdende met het uitvoeren van één of meerdere vluchten, inclusief aanmelden en afmelden.
- 1.29 Vrije dag:** dag vrij van opdrachten, niet zijnde een routedag.
- 1.30 Vroege aanmelding:** aanmelding in de periode van 00.00 uur t/m 07.29 uur.
- 1.31 Werkdag:** dag met opdracht(en) of een routedag.
- 1.32 Werkperiode:** een periode van een aantal aaneengesloten dagen ingesloten door twee periodes vrije dagen minimaal bestaande uit twee standaard vrije tijdsperiodes.
- 1.33 Werktijd:** tijdsduur van een opdracht.

Hoofdstuk 2 - Algemene bepalingen

- 2.1** De voor het opstellen van bemanningsschema's gebruikte dienstregeling dient een reële benadering van de werkelijkheid te zijn.
- 2.2** Het basisstation voor de tewerkstelling is Schiphol.
- 2.3** Alle tijden genoemd in deze Bijlage zijn gebaseerd op lokale tijd van het basisstation, tenzij het tijdsverschil met het basisstation meer dan 2 uur bedraagt, dan zal de lokale tijd van het station van aanmelden worden gehanteerd.
- 2.4** Een losse opdracht moet de vlieger ten minste 4 en ten hoogste 6 weken van tevoren per indeling worden medegedeeld.
Losse opdrachten zijn:
- inenten;
 - verzorging paspoort en visa (niet aan specifiek tijdstip gebonden).
- Deze lijst van opdrachten kan slechts in overleg tussen KLM en VNV worden aangevuld of gewijzigd.
Voor losse opdrachten wordt geen compensatie in vrije tijd gegeven.
- 2.5** In geval van reserve thuis dient de vlieger in staat te zijn binnen 1 uur nadat een oproep daartoe – binnen de gestelde reserveperiode – hem heeft bereikt, op het basisstation aanwezig te zijn voor het uitvoeren van een opdracht, die aanvangt binnen de gestelde reserveperiode dan wel binnen één uur na afloop daarvan.
- 2.6** In geval van reserve luchthaven dient een eventuele opdracht aan te vangen binnen de gestelde reserve periode.
- 2.7** De bepalingen uit deze Bijlage, behoudens Hoofdstuk 9, zijn van toepassing voor indelingswijzigingen in de volgende situaties:
- (1) tijdens de planningsfase;
 - (2) tijdens de uitvoeringsfase; in dit geval zal van reeds uitgevoerde opdracht(en) tijdens die uitvoeringsfase voor toetsing aan de in deze Bijlage gestelde bepalingen, de aanmeldings-, vertrek- en aankomsttijd(en) volgens de actuele indeling worden gehanteerd;
 - (3) indien wordt ingevallen tijdens reserve.
- 2.8** In afwijking van het gestelde in punt 2.7.(2) zijn de bepalingen uit Hoofdstuk 9 van toepassing indien de vlieger tijdens de uitvoeringsfase een van de volgende indelingswijzigingen ondervindt:
- (1) een wijziging welke uitsluitend de vertrek- en/of aankomsttijd(en) betreft behorende bij vluchten, die vermeld staan op de actuele indeling (met eventueel als gevolg hiervan een andere afmeldingstijd);
 - (2) een wijziging welke een vlucht met als bestemming het basisstation betreft, die wordt vertraagd, zodanig dat deze vlucht onder een ander vluchtnummer wordt uitgevoerd, mits direct na deze vlucht wordt afgemeld op het basisstation.
- 2.9** In geval van annulering van (een) vlucht(en) na aanmelding zal de werktijd als beëindigd worden beschouwd een half uur nadat de annulering aan de vlieger is bekendgemaakt, tenzij daarbij een nieuwe opdracht wordt verstrekt, in welk geval de oorspronkelijke aanmeldingstijd wordt aangehouden.

- 2.10** Opdrachten in geval van en in verband met vliegtechnische en/of disciplinaire onderzoeken kunnen te allen tijde aan betrokkene worden gegeven. Indien dit valt op een vrije dag zal voor elk van de desbetreffende dagen een dag op de respectievelijke rekeningen-courant worden bijgeschreven.
- 2.11** De duur van de aanmeldingsperiode dient een reële benadering van de werkelijke duur te zijn, benodigd voor het verrichten van de vluchtvoorbereiding.
In de planningsfase geldt dat:
- de aanmeldingsperiode minimaal 1 uur bedraagt;
 - de afmeldingsperiode minimaal 30 minuten bedraagt.
- 2.12** De tewerkstelling van leerlingen in opleiding wordt tijdens de trainingsopdrachten voor typekwalificatie (niet zijnde route-training) geregeld volgens Bijlage 5b.
- 2.13** De KLM zal de vlieger eens per vier weken per indelingscyclus achteraf een overzicht verstrekken op basis waarvan de vlieger zijn tewerkstelling op eenvoudige wijze kan toetsen aan deze Bijlage.

I.v.m. de operationeel technische mogelijkheden van de B-737/800 en -/900 zijn tussen de KLM en de VNV additionele afspraken gemaakt betreffende de toepasbaarheid van deze werk- en rust-tijdenregeling.

Hoofdstuk 3 - Werktijden, werkperioden, vluchtopdrachten, nevenopdrachten en vliegreuen**Werktijden en werkperioden**

- 3.1** (1) De maximale werktijd is afhankelijk van aanmeldingstijd en aantal landingen volgens onderstaande tabel:

Aanmeldingstijd van - t/m	Maximale werktijd			
	1 en 2 landingen	3 landingen	4 landingen	5 landingen
05:30-05:59	10:30	10:00	09:30	08:45
06:00-06:29	11:00	10:30	10:00	09:15
06:30-06:59	11:30	11:00	10:30	09:45
07:00-12:59	12:00	11:30	11:00	10:15
13:00-13:29	11:45	11:15	10:45	10:00
13:30-13:59	11:30	11:00	10:30	09:45
14:00-14:29	11:15	10:45	10:15	09:30
14:30-14:59	11:00	10:30	10:00	09:15
15:00-15:29	10:45	10:15	09:45	09:00
15:30-15:59	10:30	10:00	09:30	08:45
16:00-16:29	10:15	09:45	09:15	08:30
16:30-16:59	10:00	09:30	09:00	08:15
17:00-17:29	09:45	09:15	08:45	08:00
17:30-17:59	09:30	09:00	08:30	07:45
18:00-18:29	09:15	08:45	08:15	07:30
18:30-04:29	09:00	08:30	08:00	07:15
04:30-04:59	09:30	09:00	08:30	07:45
05:00-05:29	10:00	09:30	09:00	08:15

De maximale werktijd wordt verminderd met 45 minuten voor iedere 6e en daarop volgende landing.

- (2) Indien een opdracht wordt voorafgegaan door een bekorte rust in de zin van deze regeling, geldt t.a.v. de werktijd van deze opdracht het volgende:
- a. de duur bedraagt maximaal 4 uur en
 - b. vangt aan in de periode van 05.00 uur t/m 09.59 uur en
 - c. wordt alleen aangewend voor een rechtstreekse vlucht naar het basisstation.
- 3.2** Het is niet toegestaan om op het basisstation aan te melden indien eerder op diezelfde dag is afgemeld.
- 3.3** Bij het combineren van vluchten op één dag zal de tijd op het basisstation tussen de vluchten niet méér bedragen dan 3 uren.
- 3.4** De werktijd waarin uitsluitend als niet-werkend bemanningslid wordt gereisd, is maximaal 12 uur, onafhankelijk van aanmeldingstijd en het aantal landingen.
- 3.5** Bij combinaties van werkend en niet-werkend bemanningslid in één werktijd, wordt de werktijd gemaximeerd volgens punt 3.1.(1) (inclusief de vermindering als gevolg van het aantal landingen).
- 3.6** De lengte van een werkperiode bedraagt maximaal 6 dagen.

- 3.7** Per werkperiode wordt niet meer dan één bekorte rust in de zin van deze regeling opgenomen. Het maximum aantal bekorte rusten in de zin van deze regeling per indelingscyclus bedraagt 3.

Vluchtopdrachten

- 3.8** Per werkperiode wordt niet meer dan één nachtvlucht opgenomen. Het maximum aantal nachtvluchten per indelingscyclus bedraagt 3.
- 3.9** De lengte van een trip omvat maximaal 5 dagen.
- 3.10** Het aantal 5-daagse trips is gemaximeerd tot 2 per indelingscyclus, 10 per half jaar en 16 per kalenderjaar.
- 3.11** Het maximum aantal opdrachten met een vroege aanmelding bedraagt 3 per werkperiode en 9 per indelingscyclus. Een reserve thuis geldt niet als vroege aanmelding.
- 3.12** Op de dag na een thuisvlucht, volgend op een bekorte rust in de zin van deze regeling, is een vroege aanmelding niet toegestaan.
- 3.13** Na een werkperiode van 5 dagen gevolgd door een standaard vrije tijdsperiode van 2 dagen, is een vroege aanmelding niet toegestaan.

Aanvullende bepalingen voor nevenopdrachten

- 3.14** De maximale werktijd voor een nevenopdracht bedraagt 8 uren. Een maaltijdonderbreking tot maximaal 45 minuten is toegestaan, maar geldt niet als werktijd.
- 3.15** (1) Een JAR-FCL en JAR-OPS check wordt de vlieger tenminste 17 dagen van tevoren per actuele indeling bekendgemaakt.
- (2) Een type-recurrent wordt de vlieger tenminste 3 dagen van tevoren bekendgemaakt.
- (3) Indien door onvoorziene omstandigheden een conform het gestelde in de voorgaande punten ingedeelde JAR-FCL, JAR-OPS check of type-recurrent geen doorgang kan vinden, gelden de punten 3.15.(1) en (2) niet opnieuw, mits de check of type-recurrent op een latere dan de oorspronkelijke gepubliceerde datum plaatsvindt.
- 3.16** De vlieger die na zijn vakantie nog proficient is, zal gedurende de eerste 7 dagen na zijn laatste vakantiedag niet voor een JAR-FCL of JAR-OPS check worden ingedeeld. Is of wordt de vlieger gedurende deze periode niet-proficient, dan zal de KLM ervoor zorgdragen dat in zijn actuele indeling vóór die check tenminste twee vrije dagen (niet zijnde vakantie) voorkomen.
- Als laatste vakantiedag wordt beschouwd de laatste jaarlijks verlofdag behorende bij de verlofperiode die als zodanig werd gepubliceerd vóór de aanvang van de vakantie.*
- 3.17** JAR-FCL en JAR-OPS checks worden niet met andere opdrachten gecombineerd.
- 3.18** Indien in reserve luchthaven een andere nevenopdracht wordt gegeven, die langer duurt dan 1 uur, vervalt hierdoor de reserve luchthaven.
- 3.19** Het maximum aantal uren reserve thuis per dag bedraagt 12. Direct voorafgaand aan een vluchtopdracht kunnen maximaal 6 uren reserve thuis worden ingedeeld.

- 3.20** Reserve thuis aansluitend op reserve luchthaven is niet toegestaan. Reserve luchthaven aansluitend op reserve thuis is toegestaan, doch moet beëindigd zijn uiterlijk 12 uur na de aanvang van reserve thuis.
- 3.21** De tijd doorgebracht als reserve luchthaven zal als werktijd worden berekend, ook als wordt ingevallen. Als aanmeldingstijd geldt dan de aanvangstijd van reserve luchthaven.
- 3.22** Het maximum aantal opdrachten reserve thuis en/of reserve luchthaven in een werkperiode bedraagt 5.
- 3.23** Het combineren van een nevenopdracht met een vluchtopdracht is toegestaan indien de nevenopdracht, met uitzondering van reserve luchthaven en reserve thuis, voorafgaat aan de vluchtopdracht en maximaal één uur in beslag neemt. In dat geval wordt de werktijd geacht aan te vangen op het aanvangstijdstip van de nevenopdracht.
- 3.24** Het gestelde in punt 8.4.(2)a is ook van toepassing op nevenopdrachten, met uitzondering van reserve.
- (1) In afwijking van het voorgaande kan de aanvangs- en/of afmeldingstijd van een simulatoropdracht worden gewijzigd in een andere simulatoropdracht over de grens van een tijdsblok, zoals vermeld in punt 8.4.(2)a. Deze opdracht zal vervolgens niet meer worden gewijzigd in een andere opdracht dan een simulatoropdracht.
 - (2) Indien een opdracht wordt gewijzigd in een reserve, zullen de tijdsblokken, zoals vermeld in punt 8.4.(2)a van de oorspronkelijke opdracht, ook na invallen tijdens reserve worden gerespecteerd.

Vliegreuen

- 3.25** Het maximum aantal vliegreuen als werkend bemanningslid per werktijd bedraagt 8.
- 3.26** Het maximum aantal vliegreuen (incl. als niet-werkend bemanningslid) in 30 aaneengesloten dagen, bedraagt 80. De berekening vindt plaats aan het eind van elke standaard vrije tijdsperiode. Vliegreuen worden vooraf bepaald op basis van schematijden en achteraf op basis van actuele tijden.
Per indelingscyclus is het toegestaan af te wijken van het maximum van 80 uur in 30 dagen tot 85 uur in dezelfde 30 dagen voor 12 % van het aantal standaard vrije tijdsperiodes.
De intentie is dit zo weinig als mogelijk toe te passen.
- 3.27** Het aantal vliegreuen als werkend bemanningslid in een kalenderjaar zal niet meer dan 760 bedragen.

Hoofdstuk 4 - Bepalingen voor restricties

- 4.1** Een vroege aanmelding wordt geteld op de dag van aanmelden.
- 4.2** Een nachtvlucht wordt geteld op de dag waarop de nachtvlucht plaatsvindt.
- 4.3** Een bekorte rust in de zin van deze regeling wordt geteld op de dag waarop de bekorte rust aanvangt.
- 4.4** Een dag reisverlof wordt geteld op de dag waarop de dag reisverlof valt.
- 4.5** Een 5-daagse werkperiode gevolgd door een standaard vrije tijdsperiode van 2 dagen wordt geteld op de eerste dag van die standaard vrije tijdsperiode.
- 4.6** Een 5-daagse trip wordt geteld op de dag waarop de trip aanvangt.

Hoofdstuk 5 - Waardering

- 5.1** Het vaststellen van de waarderingspunten dient ter nacalculatie van de verhouding tussen werktijd en vrije tijd en geschiedt automatisch na iedere indelingscyclus op basis van de actuele werktijd. In de nacalculatie worden alleen de positieve afwijkingen van de gepubliceerde werktijd die 10 minuten of meer bedragen in zijn geheel verwerkt. Annuleringen en toevoegingen van vluchten worden altijd herberekend.
- 5.2** De waardering bedraagt 1 punt per 5 minuten werktijd, te vermenigvuldigen met de factor uit onderstaande tabel, algebraïsch afgerond op hele punten.

Werktijd tussen:	Factor:
09.00-19.59	1,0
20.00-21.59	1,5
22.00-06.59	2,0
07.00-08.59	1,5

- 5.3** Indien het totale aantal waarderingspunten per indelingscyclus meer is dan 1950, wordt één dag bijgeschreven op de rekening-courant verschoven reisverlof en telkenmale voor iedere 105 punten daarboven een extra dag verschoven reisverlof.
- 5.4** Het aantal waarderingspunten van de onderstaande opdrachten is:
- | | |
|--|-----|
| Losse opdracht | 0 |
| Reserve | 90 |
| Simulator | 90 |
| Groco/OR dag | 90 |
| Overige nevenopdracht | 90 |
| Routedag | 0 |
| Vliegtechnisch onderzoek | 105 |
| Schaduwindeling | 105 |
| Vrije dag niet zijnde het minimum reisverlof of jaarlijks verlof | 105 |
- 5.5** Bij het uitvoeren van een opdracht voortvloeiend uit de reserve wordt het puntentotaal bepaald door de som van de waardering van de uren reserve voorafgaande aan de opdracht en de waardering van de opdracht. Voor de berekening van de waardering voor reservetijd wordt 7,5 punt per uur gerekend.

Hoofdstuk 6 - Rusttijden

Normrust

- 6.1** Rusttijd vangt aan bij beëindiging van de werktijd.
- 6.2** De normrust tussen twee werktijden is 10 uren vermeerderd met 2x de reistijd met een minimum van 11 uur. De reistijd naar de passende accommodatie, conform art. 10.4, dient een reële afspiegeling te zijn van de werkelijke reistijd.
- 6.3** De rust op het basisstation bedraagt tenminste 12 uur.
- 6.4** (1) In afwijking van punt 6.3 wordt de rust na reserve thuis geacht te eindigen bij het begin van de volgende dag.
- (2) Een periode reserve thuis kan worden gevolgd door een volgende periode reserve thuis, indien deze onderling gescheiden zijn door een periode van tenminste 8 uur zonder opdrachten.

Bekorte rust

- 6.6** De minimum bekorte rust tussen twee werktijden bedraagt 8 uur + 2x de reistijd met een minimum van 8:30 uur.
De reistijd naar een passende accommodatie, conform art. 10.4, dient een reële afspiegeling te zijn van de werkelijke reistijd.

Het kan voorkomen dat de lengte van de rust dusdanig is dat er in de zin van het arbeidstijdenbesluit sprake is van een bekorte rust, terwijl de rust langer is dan de normrust in de zin van deze regeling. In dat geval gelden de bepalingen genoemd onder 3.1.(2)a t/m c niet.

Hoofdstuk 7 - Vrije dagen en rekeningen-courant

Vrije dagen

7.1 Een werkperiode dient direct te worden gevolgd door een periode van reisverlofdagen, tenminste bestaande uit een standaard vrije tijdsperiode.

7.2 De standaard vrije tijdsperiode is afhankelijk van de lengte van de werkperiode volgens onderstaande tabel:

<u>aantal dagen per werkperiode</u>	<u>minimum aantal reisverlofdagen</u>
1	2
2	2
3	2
4	2
5	3
6	3

In afwijking van bovenstaande tabel is een 5-daagse werkperiode gevolgd door een standaard vrije tijdsperiode van 2 dagen toegestaan mits niet meer dan één per indelingscyclus en 6 per kalenderjaar.

7.3 In geval een standaard vrije tijdsperiode bestaat uit 2 reisverlofdagen dan zal deze uiterlijk om 23.30 uur aanvangen.

7.4 De duur van een periode vrije tijd is afhankelijk van het aantal vrije dagen en wordt als volgt vastgesteld:

- indien één vrije dag wordt ingedeeld	:	36 uren
- indien twee aansluitende vrije dagen worden ingedeeld	:	64 uren
- indien drie aansluitende vrije dagen worden ingedeeld	:	78 uren
- indien vier aansluitende vrije dagen worden ingedeeld	:	96 uren
- voor iedere volgende aansluitende vrije dag	:	24 uren

7.5 Het minimum aantal reisverlofdagen per indelingscyclus bedraagt 11; het reisverlof vangt aan en eindigt op het basisstation.

7.6 Het is toegestaan een enkele dag reisverlof (niet zijnde een standaard vrije tijdsperiode of een dag welke is aangevraagd middels een (Super)Joker en gehonoreerd met reisverlof) binnen een werkperiode te plaatsen, indien aan de volgende voorwaarden wordt voldaan:

- (1) maximaal 1 keer per indelingscyclus;
- (2) tot een maximum van 6 keer per kalenderjaar;
- (3) een dergelijke dag is onderdeel van de werkperiode.

7.7 Onder vrije dagen wordt het volgende verstaan:

Reisverlof	RV
Verschoven reisverlof	VR
Premiedagen	PD
Jaarlijks verlof	JV
Buitengewoon verlof	BV
Stationeringsverlof	SV
Niet indeelbare dag	NI
Feestdag	FD
Gebroken verlof	GV

- 7.8** Indien één of meer premiedagen, feestdagen, jaarlijks verlofdagen of buitengewoon verlofdagen in een werkperiode worden geplaatst, dient de vorige afmelding uiterlijk om 23.30 uur van de voorafgaande dag te hebben plaatsgehad. (Een) dergelijke dag(en) is (zijn) onderdeel van de werkperiode.
- 7.9** Indien een vrije dag (RV of een dag van de rekening-courant), welke is aangevraagd middels een (Super)Joker, is ingedeeld, dient de vorige afmelding uiterlijk om 23.30 uur van de voorafgaande dag te hebben plaatsgehad. Indien een dergelijke dag in een werkperiode wordt geplaatst, zal deze dag niet meetellen bij de bepaling van de lengte van die werkperiode.
- 7.10** Een wijziging van een opdracht in een vrije dag van de rekening-courant zal niet later dan 5 dagen voor aanvang van de vrije dag aan de vlieger worden bekendgemaakt.
- 7.11** Het tegoed aan vrije dagen wordt geboekt op de respectievelijke rekeningen-courant en wordt op de indeling gepubliceerd.

Rekeningen courant

- 7.12** Vrije dagen worden geboekt op een doorlopende rekening-courant.
Met uitzondering van de rekening-courant gebroken verlof kunnen geen van deze rekeningen-courant een negatieve stand bereiken; op verzoek van de vlieger kan hiervan worden afgeweken.
- 7.13** De vlieger heeft per jaar recht op een in overleg tussen KLM en VNV vast te stellen aantal Jokers, welke per 1 mei wordt bijgeschreven op een doorlopende rekening-courant Joker. deze rekening-courant mag nimmer een negatieve stand bereiken.
- 7.14** De rekening-courant premiedagen mag maximaal 6 dagen bevatten, behoudens met instemming van de vlieger.
Ingeval deze Bijlage op de vlieger van toepassing wordt, terwijl hij nog een positieve rekening-courant premiedagen heeft uit zijn vorige divisie, wordt voor die vlieger het maximum van 6 verhoogd met die positieve stand.
- 7.15** Ter compensatie voor z.g. feestdagen worden per jaar 5 per gepubliceerde indeling bekend te maken vrije dagen gegeven. Vliegers wier actief dienstverband slechts over een deel van een jaar uitstrekt, maken pro rata, afgerond naar boven op gehele dagen, aanspraak op bovenvermelde dagen.
- 7.16** De volgende indelingsbepalingen zijn van toepassing op rekeningen-courant:
- (1) Premie- en feestdagen worden per gepubliceerde indeling bekendgemaakt.
 - (2) Indien de rekening-courant gebroken verlof -1 of lager is, wordt een dag reisverlof minder gegeven onder gelijktijdig bijschrijven van 1 dag op de rekening-courant gebroken verlof.
Een dag gebroken verlof wordt ingedeeld zodra de rekening-courant gebroken verlof +1 of hoger is onder gelijktijdig afschrijven van 1 dag van de rekening-courant gebroken verlof. Op verzoek van de vlieger kan deze dag later worden gegeven.
 - (3) Dagen verschoven reisverlof en gebroken verlof worden gegeven in aansluiting op de standaard vrije tijdsperiode en per indeling bekendgemaakt.
 - (4) Overige vrije dagen worden volgens de van toepassing zijnde Bijlage/regelingen of in onderling overleg ingedeeld.

- 7.17** De rekeningen-courant premiedagen, feestdagen en verschoven reisverlof dienen in de periode 1 mei t/m 30 april tenminste éénmaal de nulstand te bereiken.
- 7.18** Ingeval deze Bijlage op de vlieger van toepassing wordt, terwijl hij nog een positieve rekening-courant compensatiedagen heeft uit zijn vorige divisie, wordt de rekening-courant jaarlijks verlof verhoogd met die positieve stand.
- 7.19** Ingeval deze Bijlage op de vlieger van toepassing wordt, terwijl hij nog een positieve rekening-courant dagen uitgesteld verlof heeft uit zijn vorige divisie, wordt de rekening-courant verschoven reisverlof verhoogd met die positieve stand.
- 7.20** Ingeval deze Bijlage op de vlieger van toepassing wordt, terwijl hij nog een positieve rekening-courant nevenopdrachten heeft uit zijn vorige divisie, wordt de rekening-courant verschoven reisverlof verhoogd met de algebraïsche afronding van de positieve stand nevenopdrachten vermenigvuldigd met 0,4.
- 7.21** Ingeval Bijlage 5 op de vlieger van toepassing wordt, terwijl hij nog een saldo op de rekening-courant gebroken verlof heeft uit zijn vorige divisie, wordt de rekening-courant verschoven reisverlof verrekend met dit saldo. De rekening-courant verschoven reisverlof kan hierdoor niet negatief worden.

Hoofdstuk 8 - Indeling

8.1 De gepubliceerde indeling wordt geacht van kracht te zijn om 10.00 uur op de vrijdag voorafgaande aan de periode waarop de indeling van toepassing is. Het is de verantwoordelijkheid van de vlieger zich van de indeling op de hoogte te stellen.

De gepubliceerde indeling omvat minimaal een periode van 28 dagen, te beginnen op een maandag, en bestaat uit opdrachten en vrije tijd welke zijn verdeeld met inachtneming van de bepalingen in deze Bijlage en de preferentiële indelingsregeling B-737 zoals vermeld in Aanhangsel 1 bij deze Bijlage. Elke week wordt aan de gepubliceerde indeling een week toegevoegd.

8.2 De actuele indeling is bepalend voor de door de vlieger uit te voeren opdrachten.

8.3 Een vlieger zal niet worden ingedeeld voor een opdracht, die eindigt later dan 22.00 uur op de dag voorafgaande aan zijn zomer- of winterverlof:

- (1) indien hij via een speciaal indelingsverzoek een vaste begindatum voor zijn zomer- of winterverlof heeft gevraagd en die datum onmiddellijk op de bedoelde opdracht volgt, en/of
- (2) indien zijn zomerverlof niet meer dan 22 dagen vrij van dienst omvat.

Indelingswijzigingen, niet als gevolg van verstoringen

8.4 (1) Alle ingedeelde vrije dagen zijn hard. Indien de vlieger na bewilliging afstand doet van zo een vrije dag en deze door de KLM wordt gebruikt voor een opdracht, resulteert dit in het bijschrijven van 1 premiedag en 1 dag verschoven reisverlof per gebruikte vrije dag op de desbetreffende rekeningen-courant.

(2) De KLM mag de vlieger een indelingswijziging opdragen:

- a. indien de wijziging een opdracht betreft, welke in de eerste of tweede week van de actuele indeling vermeld staat, mits de aanmeldingstijd van de (eventuele) nieuwe opdracht op het basisstation in hetzelfde tijdsblok of later valt dan de oorspronkelijke aanmeldingstijd en de afmeldingstijd van de (eventuele) nieuwe opdracht op het basisstation in hetzelfde tijdsblok of vroeger valt dan de oorspronkelijke afmeldingstijd; de tijdsblokken zijn als volgt vastgesteld:

07:30 uur t/m 11:29 uur;
 11:30 uur t/m 15:29 uur;
 15:30 uur t/m 19:29 uur;
 19:30 uur t/m 23:29 uur;
 23:30 uur t/m 03:29 uur;
 03:30 uur t/m 07:29 uur, en/of

- b. indien de wijziging een opdracht betreft, welke in derde of vierde week van de actuele indeling staat vermeld, en/of
- c. indien de wijziging een opdracht betreft, waarbij op de dag van die opdracht niet op het basisstation wordt aan- en afgemeld.

De intentie zal zijn de eventuele verzoekvluchten zoveel mogelijk intact te laten, in geval wijzigingen in de actuele indeling noodzakelijk zijn.

(3) Een indelingswijziging, zoals omschreven in punt 8.4.(2), zal aan de vlieger worden bekendgemaakt:

- voor 22:00 uur op de dag voorafgaand aan de te wijzigen opdracht of
- na aanmelding op de dag van de te wijzigen opdracht.

Indien de vlieger op de dag voorafgaand aan de te wijzigen opdracht later afmeldt dan 22.00 uur, kan de wijziging tot het actuele afmeldingstijdstip worden doorgegeven.

- (4) Het recht van de KLM om in bepaalde gevallen een indelingswijziging aan de vlieger op te dragen, zal de vlieger niet de mogelijkheid ontnemen om in voorkomende situaties een beroep te doen op de wettelijke bepalingen omtrent het uitvoeren van een onverwachte vluchtopdracht.

8.5 Tussen aanmelden of indien later het tijdstip waarop de vlieger op het basisstation arriveert (einde bloktijd) en het aanvangen van een nieuwe opdracht, mag een periode van 3 uren op het basisstation worden overschreden, indien een op het basisstation vertrekkende en aankomende vlucht, welke is vermeld in de eerste week van de actuele indeling van de betrokken vlieger:

- (1) wordt geannuleerd, of
- (2) door een ander vliegtuigtype wordt uitgevoerd, of
- (3) door een andere vlieger wordt uitgevoerd, doordat de betrokken vlieger door een indelingswijziging zoals bedoeld in punt 2.8 niet op tijd op het basisstation arriveert om de vlucht zelf uit te voeren,

onder de voorwaarde, dat:

- de actuele indeling van de betrokken vlieger (zoals die om 22.00 uur op de voorafgaande dag gold) niet anders wijzigt op die dag dan na het schrappen van de vlucht, en
- betrokken vlieger op het basisstation een dagkamer, welke voldoet aan het gestelde in Bijlage 14, punt 2 a, b en c, wordt aangeboden.

8.6 Indien in de uitvoeringsfase een vluchtopdracht aanvangend op het basisstation wordt gewijzigd in reserve luchthaven, zal de periode tussen aanmelden of indien later het tijdstip waarop de vlieger op het basisstation arriveert (einde bloktijd) en het aanvangen van een nieuwe opdracht, niet langer zijn dan 3 uren.

8.7 Indien tijdens reserve wordt ingevallen eindigt de reserve en gelden de bepalingen van deze Bijlage. Indien de actuele indeling na invallen tijdens reserve niet meer voldoet aan de bepalingen van deze Bijlage, zal de actuele indeling worden gewijzigd, tenzij de vlieger verzoekt de oorspronkelijke actuele indeling te handhaven.

Ziekte

8.8 Indien na ziekte de hersteldmelding plaatsvindt in de loop van een indelingsperiode waarvan de indeling reeds is gepubliceerd, blijven de gepubliceerde vrije dagen gehandhaafd. De KLM kan bij het totstandkomen van een nieuwe indeling, tot de daaropvolgende standaard vrije tijdsperiode, afwijken van hetgeen in punt 8.4.(2) wordt gesteld.

8.9 Indien een vlieger ziek is op een dag jaarlijks verlofdag en dit op de voorgeschreven wijze heeft gemeld, zal deze dag niet van de rekening-courant JV worden afgeschreven. In geval van ziekte tijdens alle andere vrije dagen wordt die vrije tijd niet opnieuw gegeven.

8.10 Indien een vlieger ziek is op een middels een Joker aangevraagde vrije dag en dit op de voorgeschreven wijze heeft gemeld, zal deze Joker niet van de desbetreffende rekening-courant worden afgeschreven.

8.11 Van de vlieger die zich meldt met een medische restrictie of sociale restrictie wordt verwacht dat hij medewerking verleent bij de totstandkoming van zijn nieuwe te publiceren in-

deling, welke tegemoet komt aan zijn restrictie.

Vastklikken van vrije tijd

- 8.12** Vrije tijd vóór aanmelden en vrije tijd na afmelden op het basisstation zoals vermeld op de derde en vierde week van de actuele indeling kan vastgeklikt worden, waarmee deze vrije tijd hard wordt.
- 8.13** De maximale tijdsduur van vastgeklikte vrije tijd is 16 uren.
- 8.14** Per indelingscyclus kan twee keer vrije tijd worden vastgeklikt.
- 8.15** Het is toegestaan de twee periodes van maximaal 16 uren vrije tijd aaneengesloten vast te klikken.
- 8.16** In elke periode van 1 oktober van enig jaar t/m 30 september van het daaropvolgende jaar is het 26 keer mogelijk vrije tijd vast te klikken.
- 8.17** Voor vliegers die slechts een gedeelte van deze periode deel volgens deze bijlage tewerkgesteld worden, wordt het aantal keren dat vrije tijd kan worden vastgeklikt naar rato vastgesteld.
- 8.18** Vastgeklikte vrije tijd kan enkel met instemming van de vlieger gebruikt worden voor een opdracht. Deze vrije tijd wordt dan als niet vastgeklikt beschouwd.
- 8.19** Bij een afmelding die 60 minuten of meer in de vastgeklikte vrije tijd valt, wordt de vrije tijd als niet vastgeklikt beschouwd.
- 8.20** Vrije tijd kan vastgeklikt worden vanaf het moment dat de indeling wordt gepubliceerd tot de daaropvolgende zondag 23:59 uur.
- 8.21** Op dagen waarop een type recurrent is ingedeeld, kan de vrije tijd niet vastgeklikt worden.
- 8.22** Tijdens de route instructie kan door de leerling geen vrije tijd worden vastgeklikt
- 8.23** Op aaneengesloten dagen waarop reserve is ingedeeld, kan alleen de vrije tijd vóór aanvang van de eerste reservedienst vastgeklikt worden.

Hoofdstuk 9 - Bepalingen ten aanzien van indelingswijzigingen conform punt 2.8

- 9.1** Als algemene regel geldt, dat in geval van indelingswijzigingen conform punt 2.8. de actuele indeling zo veel mogelijk gehandhaafd wordt, ook al zou daardoor niet meer aan de in deze Bijlage gestelde regels worden voldaan.
- 9.2** In afwijking van punt 9.1 zal de indeling echter worden gewijzigd:
- (1) a. Indien anders de wettelijke werk- en rusttijdenregeling zou worden overtreden.
b. Indien anders de rust korter zou worden dan 07.30 uur.
 - (2) Indien de oorspronkelijk ingedeelde standaard vrije tijdsperiode twee of meer dagen wordt aangetast, tenzij de vlieger uitdrukkelijk verzoekt de oorspronkelijke actuele indeling te handhaven;
 - (3) a. Op verzoek van de vlieger:
 1. indien de minimum in de zin van deze regeling wordt aangetast, en/of
 2. indien de minimum normrust wordt aangetast.Indien de rust korter is dan de minimum normrust zullen op verzoek van de vlieger de bepalingen ingevolge punt 3.1.(2) van toepassing zijn.
b. Op verzoek van de vlieger, ingeval vrije dag(en) worden aangetast.
c. Op verzoek van de vlieger, ingeval niet aan de punten 7.2, 7.3, 7.4, 7,8 en/of 7.9 wordt voldaan.
- 9.3** Indien als gevolg van de bepalingen in dit Hoofdstuk reisverlofdagen worden aangetast, worden deze dagen op de rekening-courant verschoven reisverlof bijgeschreven.
- 9.4** De vlieger is bevoegd bij de actuele vluchttuitvoering van de in deze regeling gestelde maxima c.q. minima af te wijken, met inachtneming van de van overheidswege goedgekeurde regelen.

Hoofdstuk 10 - Verminderde productie

10.1 Vliegers met een verminderde productie, zoals bedoeld in de artt. 5.8 en 9.6, worden in afwijking van de bepalingen in deze Bijlage ingedeeld volgens onderstaande tabel:

Productiefactor	Werkdagen (max.)	Reisverlofdagen (min.)	Correctie gebroken verlof	Waardering (max.)	Vroege melding (max.)	Bekorte rust (max.)	Nachtvlucht (max.)	5-daagse trips (max.)
80%	14	14	+0,4	1606	7	2	2	2
66 ² / ₃ %	11	17	-0,3	1262	6	2	2	1
50%	9	19	+0,5	1032	5	2	2	1

De correctie gebroken verlof wordt op de desbetreffende rekening-courant bijgeschreven.

10.2 In afwijking van punt 3.27 bedraagt voor vliegers met een verminderde productie van 80%, 66²/₃% resp. 50% het maximum aantal vliegreun als werkend bemanningslid per kalenderjaar 608, 507 resp. 380 uur.

Indien een vlieger gedurende het kalenderjaar overgaat op verminderde productie, wordt zijn vliegreun-maximum pro rata aangepast.

Ingeval een vlieger op korte termijn ouderschapsverlof aanvraagt voor een periode in het laatste kwartaal van het kalenderjaar, kan in overleg tussen KLM en VNV een afwijkend maximum worden bepaald.

10.3 (1) In afwijking van punt 7.2 is voor vliegers met een verminderde productie de standaard vrijetijdsperiode van toepassing volgens onderstaande tabel:

<u>aantal dagen per werkperiode</u>	<u>minimum aantal reisverlofdagen</u>		
	<u>80%</u>	<u>66²/₃%</u>	<u>50%</u>
1	2	3	3
2	3	4	5
3	3	5	6
4	4	6	8
5	5	7	9
6	5	8	10

(2) Indien vliegers met een verminderde productie worden ingedeeld conform de bepalingen zoals gesteld in Hoofdstuk 11 en jaarlijks verlof maakt deel uit van die indelingscyclus, dan geldt dat de SVP direct voorafgaande aan het JV uit tenminste drie reisverlofdagen zal bestaan.

10.4 Indien de vlieger gedurende een indelingscyclus overgaat op een ander productiepercentage, wordt zijn indelingscyclus conform Hoofdstuk 11 aangepast naar rato van het aantal indeelbare dagen voltijd en deeltijd van de periode binnen deze indelingscyclus, gedurende welke deze productiefactoren hebben gegolden.

10.5 De restdagen voortvloeiend uit Bijlage 5b, punt 5a en Bijlage 12, punt 5d.2 worden op de rekening-courant gebroken verlof bijgeschreven.

10.6 Gedurende de routeopleiding voor een andere functie en een periode van 2 maanden daaropvolgend wordt de vlieger ingedeeld op basis van deze Bijlage zonder rekening te houden met de in de tabel van punt 10.1 weergegeven bepalingen met betrekking tot verminderde productie. De vermeerdering van reisverlofdagen wordt voor vliegers met een verminderde productie van 80% alsdan geheel bijgeschreven op de rekening-courant gebroken verlof en

dient, in afwijking van punt 10.3, na bedoelde periode – tezamen met de toegevoegde restdagen voortvloeiend uit Bijlage 5b, punt 5a – te worden afgebouwd binnen een termijn die in totaal 10 dagen per toegevoegde restdag bedraagt. Voor vliegers met een verminderde productie kleiner dan 80%, zoals bedoeld in art. 5.8, vindt gedurende de routeopleiding en een periode van 2 maanden daaraanvolgend geen vermeerdering plaats van de reisverlofdagen en wordt het salaris aangepast als ware het een 100% tewerkstelling. Vliegers met een verminderde productie van 80% ingevolge art. 5.8 kunnen om dezelfde regeling verzoeken.

- 10.7** In geval van stationering tijdens bovenbedoelde termijn wordt na afloop van de stationeringsperiode een nieuwe termijn vastgesteld voor de afbouw van de dagen gebroken verlof. Deze bedraagt in totaal 10 dagen per dag gebroken verlof die nog op de rekening-courant staat bij aanvang van de stationering, vermeerderd met de eventueel uit Bijlage 12, punt 5d.2 voortvloeiende dagen gebroken verlof.
- 10.8** Bovenbedoelde termijnen kunnen op verzoek van de vlieger worden verlengd.
- 10.9** In afwijking van punt 8.16 kunnen vliegers met een tewerkstellingspercentage van 80, 66 2/3 resp. 50 21, 17 resp. 13 keer per jaar vrije tijd vastklikken.
- 10.10** Bij de overgang naar een ander tewerkstellingspercentage wordt het aantal keer per jaar dat vrije tijd kan worden vastgeklikt naar rato vastgesteld.

Hoofdstuk 11 - Gebroken indelingscyclus

11.1 Indien de vlieger minder dan 28 dagen kan worden ingedeeld in de indelingscyclus als gevolg van jaarlijks verlof, in- en/of uitstroom, verenigingsdagen, nevenfunctie en langdurige ziekte waarvoor geen gepubliceerde indeling bestaat, gelden in afwijking van deze Bijlage de restricties zoals weergegeven in de tabellen van de punten 11.2, 11.3, 11.4 en 11.5.

11.2 Gebroken indelingscyclus bij een productiefactor van 100%:

Indeelbare dagen	Werkdagen (max.)	Reisverlofdagen (min.)	Correctie gebroken verlof	Waardering (max.)	Vroege melding (max.)	Bekorte rust (max.)	Nachtvlucht (max.)	5-daagse trip (max.)
(28)	(17)	(11)	(0)	(1950)	(9)	(3)	(3)	(2)
27	16	11	- 0,4	1835	9	3	3	2
26	16	10	+ 0,2	1835	8	3	3	2
25	15	10	- 0,2	1721	8	3	3	2
24	15	9	+ 0,4	1721	8	3	3	2
23	14	9	0,0	1606	7	2	2	2
22	13	9	- 0,4	1491	7	2	2	2
21	13	8	+ 0,3	1491	7	2	2	2
20	12	8	- 0,1	1376	6	2	2	1
19	12	7	+ 0,5	1376	6	2	2	1
18	11	7	+ 0,1	1262	6	2	2	1
17	10	7	- 0,3	1147	5	2	2	1
16	10	6	+ 0,3	1147	5	2	2	1
15	9	6	- 0,1	1032	5	2	2	1
14	8	6	- 0,5	918	5	2	2	1
13	8	5	+ 0,1	918	4	1	1	1
12	7	5	- 0,3	803	4	1	1	1
11	7	4	+ 0,3	803	4	1	1	1
10	6	4	- 0,1	688	3	1	1	1
9	5	4	- 0,5	577	3	1	1	1
8	5	3	+ 0,1	577	3	1	1	1
7	4	3	- 0,3	465	3	1	1	1
6	4	2	+ 0,4	465	3	1	1	1
5	3	2	0,0	353	3	1	1	1
4	2	2	- 0,4	241	2	1	1	1
3	2	1	+ 0,2	241	2	1	1	1
2	1	1	- 0,2	130	1	1	1	1
1	1	0	+ 0,4	130	1	1	1	1

11.3 Gebroken indelingscyclus bij een productiefactor van 80%:

Indeelbare dagen	Werkdagen (max.)	Reisverlofdagen (min.)	Correctie gebroken verlof	Waardering (max.)	Vroege melding (max.)	Bekorte rust (max.)	Nachtvlucht (max.)	5-daagse trip (max.)
(28)	(14)	(14)	(+ 0,4)	(1606)	(7)	(2)	(2)	(2)
27	13	14	- 0,1	1491	7	2	2	2
26	13	13	+ 0,4	1491	7	2	2	1
25	12	13	- 0,1	1376	6	2	2	1
24	12	12	+ 0,3	1376	6	2	2	1
23	11	12	- 0,2	1262	6	2	2	1
22	11	11	+ 0,3	1262	6	2	2	1
21	10	11	- 0,2	1147	5	2	2	1
20	10	10	+ 0,3	1147	5	2	2	1
19	9	10	- 0,2	1032	5	2	2	1
18	9	9	+ 0,3	1032	5	2	2	1
17	8	9	- 0,3	918	4	1	1	1
16	8	8	+ 0,2	918	4	1	1	1
15	7	8	- 0,3	803	4	1	1	1
14	7	7	+ 0,2	803	4	1	1	1
13	6	7	- 0,3	688	3	1	1	1
12	6	6	+ 0,2	688	3	1	1	1
11	5	6	- 0,3	577	3	1	1	1
10	5	5	+ 0,1	577	3	1	1	1
9	4	5	- 0,4	465	3	1	1	1
8	4	4	+ 0,1	465	3	1	1	1
7	3	4	- 0,4	353	3	1	1	1
6	3	3	+ 0,1	353	3	1	1	1
5	2	3	- 0,4	241	2	1	1	1
4	2	2	+ 0,1	241	2	1	1	1
3	1	2	- 0,5	130	1	1	1	1
2	1	1	0,0	130	1	1	1	1
1	1	0	+ 0,5	130	1	1	1	1

11.4 Gebroken indelingscyclus bij een productiefactor van $66\frac{2}{3}\%$:

Indeelbare dagen	Werkdagen (max.)	Reisverlofdagen (min.)	Correctie gebroken verlof	Waardering (max.)	Vroege melding (max.)	Bekorte rust (max.)	Nachtvlucht (max.)	5-daagse trip (max.)
(28)	(11)	(17)	(- 0,3)	(1262)	(6)	(2)	(2)	(1)
27	11	16	+ 0,1	1262	6	2	2	1
26	11	15	+ 0,5	1262	6	2	2	1
25	10	15	- 0,1	1147	5	2	2	1
24	10	14	+ 0,3	1147	5	2	2	1
23	9	14	- 0,3	1032	5	2	2	1
22	9	13	+ 0,1	1032	5	2	2	1
21	9	12	+ 0,5	1032	5	2	2	1
20	8	12	- 0,1	918	4	1	1	1
19	8	11	+ 0,3	918	4	1	1	1
18	7	11	- 0,3	803	4	1	1	1
17	7	10	+ 0,1	803	4	1	1	1
16	6	10	- 0,5	688	3	1	1	1
15	6	9	- 0,1	688	3	1	1	1
14	6	8	+ 0,3	688	3	1	1	1
13	5	8	- 0,3	577	3	1	1	1
12	5	7	+ 0,1	577	3	1	1	1
11	4	7	- 0,5	465	3	1	1	1
10	4	6	0,0	465	3	1	1	1
9	4	5	+ 0,4	465	3	1	1	1
8	3	5	- 0,2	353	3	1	1	1
7	3	4	+ 0,2	353	3	1	1	1
6	2	4	- 0,4	241	2	1	1	1
5	2	3	0,0	241	2	1	1	1
4	2	2	+ 0,4	241	2	1	1	1
3	1	2	- 0,2	130	1	1	1	1
2	1	1	+ 0,2	130	1	1	1	1
1	1	0	+ 0,6	130	1	1	1	1

11.5 Gebroken indelingscyclus bij een productiefactor van 50%:

Indeelbare dagen	Werkdagen (max.)	Reisverlofdagen (min.)	Correctie gebroken verlof	Waardering (max.)	Vroege melding (max.)	Bekorte rust (max.)	Nachtvlucht (max.)	5-daagse trip (max.)
(28)	(9)	(19)	(+ 0,5)	(1032)	(5)	(2)	(2)	(1)
27	8	19	- 0,2	918	4	1	1	1
26	8	18	+ 0,1	918	4	1	1	1
25	8	17	+ 0,4	918	4	1	1	1
24	7	17	- 0,3	803	4	1	1	1
23	7	16	0,0	803	4	1	1	1
22	7	15	+ 0,3	803	4	1	1	1
21	6	15	- 0,4	688	3	1	1	1
20	6	14	- 0,1	688	3	1	1	1
19	6	13	+ 0,2	688	3	1	1	1
18	5	13	- 0,5	577	3	1	1	1
17	5	12	- 0,2	577	3	1	1	1
16	5	11	+ 0,1	577	3	1	1	1
15	5	10	+ 0,4	577	3	1	1	1
14	4	10	- 0,3	465	3	1	1	1
13	4	9	+ 0,1	465	3	1	1	1
12	4	8	+ 0,4	465	3	1	1	1
11	3	8	- 0,3	353	3	1	1	1
10	3	7	0,0	353	3	1	1	1
9	3	6	+ 0,3	353	2	1	1	1
8	2	6	- 0,4	241	2	1	1	1
7	2	5	- 0,1	241	2	1	1	1
6	2	4	+ 0,2	241	2	1	1	1
5	2	3	+ 0,5	241	2	1	1	1
4	1	3	- 0,2	130	1	1	1	1
3	1	2	+ 0,1	130	1	1	1	1
2	1	1	+ 0,4	130	1	1	1	1
1	1	0	+ 0,7	130	1	1	1	1

Hoofdstuk 12 - Slotbepalingen

- 12.1** Op verzoek van de VNV zal inzage worden gegeven in alle relevante gegevens ter controle van de bij de indeling gehanteerde regels, parameters en normen, die betrekking hebben op deze werk- en rusttijdenregeling en de daarbij behorende afspraken. De VNV kan dit delegeren aan de groepscommissie.
- 12.2** De KLM zal de VNV per indelingscyclus achteraf een overzicht verstrekken van de wel ingedeelde doch door indelingswijzigingen niet uitgevoerde verzoeken. De VNV kan dit delegeren aan de groepscommissie.
- 12.3** Van de in de regeling vermelde maxima c.q. normen voor wat betreft werktijden en rusttijden kan worden afgeweken met inachtneming van de onderstaande procedure:
- (1) De trips over de relevante periode zullen tijdig aan de groepscommissie worden voorgelegd. Daarin voorkomende afwijkingen van de vastgestelde normen worden vanwege de KLM ten overstaan van de VNV, die dit kan delegeren aan de groepscommissie, gemotiveerd. Indien hierbij de groepscommissie meent de verantwoordelijkheid voor het wegen en beoordelen van bepaalde motiveringen niet te kunnen nemen en zij dit de KLM mededeelt, zullen de KLM en de VNV, evenals voor de gevallen waarbij de VNV besluit motiveringen zelf te behandelen, in overleg tot overeenstemming dienen te komen, waarbij partijen wederzijdse belangen zo reëel mogelijk zullen afwegen.
 - (2) Voor afwijkingen van de normen ontstaan bij wijzigingen van de schema's en voor afwijkingen bij de opstelling van schema's voor charters, beide voor zover deze tijdig zijn voorzien, zal dezelfde procedure als hierboven omschreven worden gevolgd.
 - (3) Voor plotseling optredende wijzigingen in de schema's waarin afwijkingen voorkomen, en voor de vaststelling van de omloopschema's van plotseling opkomende bijzondere vluchten waarin afwijkingen voorkomen, zal de motivering ten overstaan van de VNV achteraf plaatsvinden, indien motivering tevoren niet mogelijk was. Hierbij zal dezelfde procedure als onder 12.3.(1) worden gevolgd.
 - (4) Na afloop van de zomerdienst en van de winterdienst zal de KLM, op verzoek van de VNV, een overzicht verschaffen van alle, in de afgelopen zomer- respectievelijk winterdienst uitgevoerde, achteraf gemotiveerde operaties als bedoeld in punt 12.3.(3).
- 12.4** In overleg tussen KLM en VNV kan van de regeling worden afgeweken.
- 12.5** Deze regeling ontheft de gezagvoerder niet van zijn verantwoordelijkheid voor een goede en veilige vluchtuitvoering.

AANHANGSEL 1**BIJ BIJLAGE 5A (PREFERENTIËLE INDELINGSREGELING)**

- (1) Iedere vlieger wordt in staat gesteld – op het bemanningencentrum, bij de Vliegdiens of met een daarvoor bestemd formulier, beschikbaar op het kantoor van de Director Flight Operations B-737 – voorafgaand aan de indelingsperiode preferenties kenbaar te maken.
- (2) De KLM draagt er zorg voor dat de te vliegen trips tijdig (ten minste 42 dagen voor de aanvang van de indelingsperiode) ter beschikking zijn van de vlieger op het bemanningencentrum en bij de Vliegdiens.
- (3) Voor specifieke periodes, zoals b.v. kerstmis en de jaarwisseling, kunnen tussen de KLM en de VNV afwijkende bepalingen worden overeengekomen. De VNV kan dit delegeren aan de groepscommissie.
- (4) De toewijzing van jaarlijks verlof wordt volgens Bijlage 3 van de CAO geregeld.
- (5) De aanvraag aanvang JV en preferenties dienen uiterlijk 29 kalenderdagen voor de aanvang van de indelingsperiode in bezit te zijn van de indeling.
- (6) De preferenties zijn onderverdeeld in specifieke, algemene en schema preferenties/rule relaxations. Het aantal preferenties is niet gelimiteerd.
- (7) De volgende aspecten t.a.v. de tewerkstelling kunnen door de vlieger worden aangegeven:
 - a. de aanvangsdatum van het jaarlijks verlof (de 1e vrije dag van de verlofperiode) en een SuperJokerdag;
 - b. specifieke preferenties (preferenties op een specifieke datum):
 - vlucht (bestemming of vluchtnummer);
 - vrije dag (met of zonder Joker, wel of geen JV);
 - vrij dagdeel.
 - c. algemene preferenties (preferenties niet op een specifieke datum):
 - vlucht (bestemming of vluchtnummer);
 - reservebeurt op een dag van de week;
 - vrije dag(en) op (een) dag(en) van de week, een weekend of midweek;
 - vrij dagdeel, tijdsperiode op een dag van de week.
 - d. schema preferenties/rule relaxations:

Een schema preferentie zal altijd waar mogelijk worden gehonoreerd. Voor het toestaan van afwijkingen van bepaalde in deze Bijlage opgenomen limitaties (rule relaxations) heeft de vlieger de mogelijkheid om aan te geven of deze optie “actief”(d.w.z. er zal worden gepoogd om op deze rule relaxation in te delen) of “passief” (d.w.z. de afwijking mag in de indeling van de vlieger voorkomen, maar er wordt niet actief op ingedeeld) dient te worden gebruikt.

 - ochtendvluchten (schema preferentie) te combineren met rule relaxation voor vroege meldingen;
 - avondvluchten (schema preferentie);
 - nachtvluchten (schema preferentie) te combineren met rule relaxation;
 - triplengte (schema preferentie), een triplengte van 5 te combineren met rule relaxation;
 - lengte werkperiode (schema preferentie);
 - lengte werkperiode van 7 dagen (rule relaxation) gevolgd door tenminste 3 reis-

verlofdagen;

- werkperiode van 5 dagen gevolgd door een SVP van 2 dagen (rule relaxation);
- bekorte rust (rule relaxation);
- bekorting minimum SVP (rule relaxation) na een 1-, 2-, 3- of 4-daagse werkperiode tot minimaal één dag reisverlof, na een 5- of 6-daagse werkperiode tot minimaal 2 dagen reisverlof;
- jaarlijkse vliegrenlimiet voor vliegers met verminderde productie (rule relaxations).

Bovenstaande limitaties kunnen kenbaar worden gemaakt voor een werkperiode, SVP, indelingscyclus of kalender(half)jaar. Voor elk van deze perioden is een aparte rule relaxation aan te geven, welke van kracht blijft gedurende de gehele aangegeven periode.

- e. Specifieke en/of algemene preferenties kunnen gecombineerd worden.

Indien een gewenste combinatie van preferenties niet volledig wordt gehonoreerd, worden geen handicappunten toegekend met uitzondering van een aaneengesloten periode van vrije dagen welke doorloopt in de week volgend op de in te delen week.

Algemene en schema preferenties/rule relaxations blijven van kracht tot de vlieger zelf de preferentie/rule relaxation intrekt of wijzigt. Bij intrekken of wijzigen van een preferentie/rule relaxation blijven de al gehonoreerde trips en/of vrije tijd als preferentie aangemerkt.

Het is mogelijk om per algemene en schema preferentie aan te geven wat het maximaal aantal keren is dat deze preferentie gehonoreerd mag worden.

- (8) a. De vlieger zal in de gelegenheid worden gesteld een aantal vrije dagen per jaar op lange termijn vast te leggen middels een SuperJoker. Hiervoor gelden de volgende voorwaarden:

- Vanaf 1 november enig jaar kan een SuperJoker worden ingezet voor de periode tot en met 26 september van het daaropvolgende jaar en vanaf 1 juli enig jaar tot en met 26 april van het daaropvolgende jaar.
- De minimum termijn waarop een SuperJoker mag worden ingezet bedraagt 9 weken.
- SuperJokers kunnen op maximaal 4 aaneengesloten dagen worden ingezet. Voorafgaand aan of volgend op 1 dag of 2 dagen aaneengesloten dagen met SuperJokers dienen minimaal 3 dagen niet zijnde jaarlijks verlof en bijbehorend reisverlof te bestaan. Voorafgaand aan of volgend op 3 of 4 aaneengesloten dagen met SuperJokers dienen minimaal 6 dagen niet zijn jaarlijks verlof en bijbehorend reisverlof te bestaan.

(bijbehorend reisverlof is voor vliegers zonder een verminderde productie 2 dagen en voor vliegers met een verminderde productie 3 dagen reisverlof voorafgaand aan JV)

- Het aantal SuperJokers dat per functie per dag mag worden gebruikt is aan een maximum gebonden; dit maximum zal tweemaal per jaar (vóór 1 juli en vóór 1 november) in overleg tussen KLM en VNV, welke dit kan delegeren aan de groepscommissie, worden vastgesteld.
- Het jaarlijks aantal per 1 mei aan de vlieger toe te kennen SuperJokers is aan een maximum gebonden; dit maximum zal eenmaal per jaar (vóór 1 mei) in overleg tussen KLM en VNV, welke dit kan delegeren aan de groepscommissie, worden vastgesteld. Dit maximum geldt eveneens voor vliegers met een verminderde productie. Vliegers, die slechts een gedeelte van het jaar zijn tewerkgesteld volgens deze Bijlage, maken pro rata, afgerond naar boven op hele aantallen, aanspraak op SuperJokers.
Het aantal SuperJokers bedraagt thans 8 per jaar.
- Indien een vlieger een SuperJoker inzet op een dag, waarvoor het dagelijks

- maximum aantal in te zetten SuperJokers nog niet is bereikt, zal deze dag direct aan de vlieger als vrije dag worden toegewezen.
- De KLM bepaalt of een dag met SuperJoker een reisverlofdag of een vrije dag van de rekening-courant (behalve JV) zal zijn.
 - Dagen uitgesloten voor gebruik van de SuperJoker: 24, 25 en 26 december, 31 december en 1 januari.
 - Een eenmaal ingezette SuperJoker kan niet meer worden ingetrokken.
- b. De vlieger zal in de gelegenheid worden gesteld een aantal vrije dagen per jaar met hogere prioriteit dan reguliere preferenties aan te vragen middels een Joker. Hiervoor gelden de volgende voorwaarden:
- Per specifiek preferentie kan de vlieger aangeven of een vrije dag preferentie een hogere prioriteit dient te krijgen middels een Joker.
 - Het aantal per jaar aan de vlieger toe te kennen Jokers is aan een maximum gebonden; dit maximum zal eenmaal per jaar (vóór 1 mei) in overleg tussen KLM en VNV, welke dit kan delegeren aan de groepscommissie, worden vastgesteld. Dit maximum geldt eveneens voor vliegers met een verminderde productie. Vliegers die slecht een gedeelte van het jaar tewerkgesteld zijn volgens deze Bijlage, maken pro rata, afgerond naar boven op gehele aantallen, aanspraak op Jokers.
Het aantal Jokers bedraagt thans 5 per jaar.
 - Het bedrijf bepaalt of een dag met Joker een reisverlofdag of een vrije dag van de rekening courant (JV alleen indien door de vlieger toegestaan) zal zijn.
 - Jokers kunnen ook ingezet worden op de door de vlieger te bepalen periodes van maximaal 24 uren.
- (9) Indien een opdracht wordt omgezet in een extra vrije dag in geval uitzonderlijke omstandigheden genereert die dag geen waarderingspunten.
- (10) Opdrachten en preferenties worden in volgorde toegekend. De prioriteit van hoog naar laag is:
- I Begindatum jaarlijks verlof;
 - II Dagen waarop een SuperJoker is ingezet;
 - III JAR-FCL en JAR-OPS checks, type recurrents en andere persoonsgebonden nevenopdrachten;
 - IV Nevenfunctiedagen, opleidingen, VNV-dagen, GC/OR-dagen;
 - V Middels een Joker aangevraagde vrije dagen;
 - VI Vliegers met specifieke preferenties;
 - VII Vliegers met algemene preferenties;
 - VIII Vliegers met schema/rule relaxations preferenties;
 - IX Vliegers zonder preferentie.
- De punten V, VI, VII en VIII worden vervolgens op volgorde van het aantal handicappunten ingedeeld waarbij de vlieger met de minste handicappunten de hoogste prioriteit heeft. Bij gelijk aantal handicappunten is de senioriteitsvolgorde bepalend.
- (11) Iedere gehonoreerde specifieke en algemene preferentie, niet zijnde een vrije dag aangevraagd middels een Joker, levert één handicappunt op per toegewezen dag. Een vrije dag of vrij dagdeel per dag = 1 handicappunt, vlucht of reserve = 1 handicappunt, vlucht met een

nachtstop = 2 handicappunten, vlucht met een dag over = 3 handicappunten, etc. Honoring van schema preferenties/rule relaxations levert geen handicappunten op.

- (12) Het aantal handicappunten over de laatste 13 indelingscycli bepaalt de prioriteit bij het honoreren van preferenties.
- (13) Nieuwe vliegers in de divisie krijgen het gemiddelde aantal handicappunten van de divisie bijgeschreven.
- (14) Na iedere indelingscyclus wordt het aantal handicappunten over de indelingscyclus herberekend.
- (15) Aan specifieke en algemene indelingsverzoeken van vliegers, wier resterende dienstdienst tot hun pensioendatum zes maanden of minder bedraagt, zal een hogere prioriteit (en wel onderling in volgorde van leeftijd) worden toegekend dan aan algemene en specifieke indelingsverzoeken van andere vliegers, mits eerstbedoelde verzoeken ten minste 29 kalenderdagen vóór aanvang van de indelingsperiode zijn ingediend.

AANHANGSEL 2**BIJ BIJLAGE 5A (REGELING MAALTIJDEN
EUROPA)****(1) Algemeen**

Doel van deze regeling is de vlieger, tewerkgesteld op basis van deze Bijlage, te voorzien van voldoende en kwalitatief goede maaltijden.

De vlieger kan via indeling aangeven of hij in aanmerking wil komen voor één van de beschikbare speciale maaltijden (vegetarisch, koosjer etc.).

(2) Beschikbaarstelling maaltijden

- a. Op elk traject, uitgezonderd die trajecten waar ingevolge punt 2b een warme maaltijd wordt verstrekt, zal een crewbox aanwezig zijn.
- b. Een warme maaltijd is aan boord beschikbaar, indien enig deel van een vlucht valt binnen het tijdvak van 17.00 en 20.00 uur LT basisstation, met dien verstande dat:
 1. bij een combinatie van vluchten met een grondtijd op een buitenstation, welke geheel of gedeeltelijk valt in voornoemd tijdvak, de warme maaltijd op de uitgaande vlucht aanwezig is;
 2. bij een combinatie van vluchten met een grondtijd te Schiphol, welke geheel of gedeeltelijk valt in voornoemd tijdvak, de maaltijd aanwezig is op:
 - de uitgaande vlucht, indien de binnenkomende vlucht aankomt vóór 17.30 uur;
 - de binnenkomende vlucht, indien de aankomst ligt na 17.30 uur en beide vluchten langer zijn dan 1:30 uur;
 - de langste van de binnenkomende en uitgaande vlucht, indien één of beide vluchten korter zijn dan 1:30 uur.
- c. Op een enkelvoudige retourvlucht op dezelfde dag waarbij de tijd tussen eerste "off-block" en laatste "on-block" meer dan 6 uur bedraagt, zal er naast de "crewbox" een warme maaltijd worden bevoorrad.
- d. Voor gezagvoerders en 1e officieren zullen verschillende maaltijden bevoorrad worden.

*In overleg tussen KLM en VNV kan van bovengenoemde "maaltijdbrackets" worden afge-
weken.*

(3) Verstoringen

Indien als gevolg van een verstoring in de uitvoering geen maaltijd op een vlucht is bevoorrad doch de aanwezigheid hiervan wel noodzakelijk wordt geacht, zullen op initiatief van de gezagvoerder passagiersmaaltijden aan boord worden gebracht.

Deze passagiersmaaltijden zullen gelijkwaardig zijn aan "crewmaaltijden".

(4) Concept en invulling

Concept en invulling van maaltijden vormt onderdeel van het normale overleg, zoals dit wordt gevoerd in de voedselschema besprekingen bij het begin van ieder seizoen.

BIJLAGE 5B**REGELING TEWERKSTELLING LEERLINGEN** (art. 8.1)
TIJDENS TRAININGSOPDRACHTEN VOOR
KLM-KWALIFICATIETRAINING (NIET ZIJNDE
"ROUTETRAINING")**(1) Algemeen**

- a. Deze regeling is van toepassing op vliegers tewerkgesteld bij de KLM.
- b. Voordat een leerling onder deze regeling valt, moet zijn voorgaande tewerkstelling zijn voltooid met inachtneming van de bepalingen van Bijlage 5, 5a of 21.
- c. In deze regeling wordt met "dag" bedoeld een kalenderdag van 00.00 - 24.00 uur.
- d. Bij de overgang van Bijlage 5 dan wel 5a naar deze regeling en omgekeerd wordt de eerste dag van de tewerkstelling van deze regeling geacht te duren van 06.00 tot 24.00 uur dan wel 05.30 tot 24.00 uur en de laatste dag van 00.00 tot 06.00 uur dan wel 00.00 tot 05.30 uur van de daarop volgende kalenderdag.
- e. De maximale tijdsduur van een opdracht is 8 uur.
- f. Elke werkdag wordt gewaardeerd met 2 kredieturen, waarbij in geval van vliegtraining de werkelijke vliegtijden worden gerekend, indien deze meer dan 2 bedragen. Het aantal werkelijke vliegtijden in een kalenderjaar zal niet meer dan 760 bedragen.
- g. Lokale nachtrust: een geplande rusttijd waarvan 8 uren, die in bed kunnen worden doorgebracht, vallen tussen 22.00 en 10.00 uur lokale tijd.

(2) Klassikaal onderricht

Tijdens het klassikaal onderricht zal elke kalenderweek (maandag t/m zondag) maximaal 5 werkdagen bevatten.

De op deze werkdagen volgende vrije tijd zal ten minste 64 aaneengesloten uren omvatten, inhoudende de zaterdag en zondag.

In overleg tussen KLM en VNV kan van dit punt worden afgeweken.

(3) Individueel onderricht (simulator, mock-up, cockpit, familiarization, etc.)

- a. Tijdens het individueel onderricht zal elke 7-daagse periode in principe 5 werkdagen en ten minste 64 uur aaneengesloten vrije tijd bevatten.
De vrije dagen zullen worden gepubliceerd en liggen daardoor vast.
- b. Het aantal aaneengesloten werkdagen zal niet meer bedragen dan 5.
- c. In overleg met instructeur en leerlingen kan de vrije tijd worden gesplitst in tweemaal één vrije dag, waarbij de dan ontstane 2 perioden vrije tijd tezamen ten minste 64 uur zullen omvatten.
- d. Een eventueel restant aan werkdagen van het klassikaal onderricht, waarvoor nog geen vrij is gegeven, wordt mede begrepen in de eerste zevendaagse periode van het individuele onderricht.
- e. Bij overgang van Bijlage 5, 5a of 21 naar deze regeling of omgekeerd mag nimmer het aantal aaneengesloten werkdagen en/of nevenopdrachtdagen en/of routedagen de 7 overschrijden.
- f. Nevenopdrachtdagen, ontstaan tijdens de periode dat betrokkene onder deze regeling valt, worden beschouwd als werkdagen.

- g. Op een kalenderdag zal niet meer dan één opdracht beginnen.
- h. Tussen het einde van de ene opdracht en het begin van de volgende is een rust van minstens 15 uren noodzakelijk.
- i. Rustperioden zonder lokale nachtrust zullen niet meer dan 2 keer in één periode, als genoemd onder punt 3a, voorkomen.

(4) Vliegtraining

- a. Tijdens de vliegtraining moet per periode van maandag t/m zondag minstens één periode van ten minste 36 uur vrije tijd, inhoudende minimaal één dag, op het indelingsformulier worden vastgelegd, welke niet verplaatsbaar is.
- b. Voor de overige dagen wordt dagelijks vóór 18.00 uur LT de bestemming voor de volgende dag bekendgemaakt. Deze bestemming kan zijn een werkdag of een onbruikbare dag. In overleg met de instructeur kan ook een vrije dag worden gegeven.
- c. Indien een opdracht wordt geannuleerd, dan wordt de dag waarop deze opdracht had moeten worden uitgevoerd, beschouwd als een werkdag, indien de annulering aan betrokkene op het veld wordt bekendgemaakt. Indien de annulering aan betrokkene wordt bekendgemaakt voordat hij op het veld is, wordt deze dag als een onbruikbare dag beschouwd.
- d. Het aantal aaneengesloten werkdagen zal niet meer dan 6 bedragen.
- e. Op een kalenderdag zal niet meer dan één opdracht beginnen.
- f. Tussen het einde van een opdracht en het begin van de volgende is een rust van minstens 12 uur noodzakelijk. Een opdracht die de daggrens overschrijdt, wordt gevolgd door ten minste 15 uren rust.
- g. Rustperioden zonder lokale nachtrust zullen niet meer dan 2 keer in een periode, als genoemd onder punt 4a, voorkomen.

(5) Slotbepalingen

- a. Aan het einde van het trainingsprogramma zullen in aansluiting op dit programma ten minste 64 uren vrije tijd worden toegekend, met dien verstande dat het totale aantal vrije dagen ten minste 2/5 van het aantal werkdagen zal zijn en tevens het totale aantal vrije uren ten minste 1/5 van het aantal werkdagen maal 64 uur zal zijn.

Voor vliegers met een verminderde productie van 80% (artt. 5.8 en 9.6) resp. 50% (art. 9.6), wordt voor elk van bovenbedoeld totaal aantal vrije dagen bovendien 7/8 dag (productiefactor 80%) resp. 3,5 dag (productiefactor 50%) bijgeschreven op de rekening-courant restdagen, welke dagen na het trainingsprogramma dienen te worden afgebouwd overeenkomstig Bijlage 5, punt 5.11.3. Vliegers met een productiefactor kleiner dan 80%, zoals bedoeld in art. 5.8, krijgen gedurende de kwalificatietraining geen dagen bijgeschreven op de rekening-courant restdagen en voor hen wordt het salaris aangepast als ware het een 100% tewerkstelling. Vliegers met een verminderde productie van 80% ingevolge art. 5.8 kunnen om dezelfde regeling verzoeken.
- b. De in punt 3i en punt 4g bedoelde rustperioden zonder lokale nachtrust zullen in 2 opeenvolgende 7-daagse perioden niet op elkaar aansluiten.
- c. Van alle bepalingen van deze regeling mag in overleg met de leerling worden afgevoerd, met dien verstande dat aan de totale verhouding vrije dagen - werkdagen niet mag worden getornd en evenmin aan het tijdstip van toekenning van de vrije tijd volgens punt 5a.

- d. Het toekennen van premiedagen en dagen verschoven reisverlof tijdens een omscholing zal slechts per indelingsformulier plaatsvinden; daarbij moet de voorgaande periode van training eerst zijn afgerekend ingevolge punt 5a.

Hoofdstuk 1 – Definities

- 1.1 **Aanwijzen**: verplichten tot aanvaarding van een functie of een detachering, waarom de betrokken vlieger niet heeft verzocht.
- 1.2 **Demotie**: aanwijzing voor een lagere functie uit hoofde van punt 2.4.(4) onder toekenning van het bij die functie behorende functiebestanddeel.
- 1.3 **Beginfunctie**: een functie waarvoor de KLM een vlieger bij indiensttreding aanwijst.
- 1.4 **Functie**: de tewerkstelling als gezagvoerder, eerste officier of tweede officier op een bepaald vliegtuigtype.
- 1.5 **Opleiding**: omscholing naar een andere functie, met inbegrip van de daarvoor door de KLM vereiste route-opleiding.
- 1.6 **Opleidingsperiode**: de halfjaarlijkse periode (1 januari t/m 30 juni dan wel 1 juli t/m 31 december) waarin opleidingen aanvangen.
- 1.7 **Senioriteit**: de plaats van de vlieger op de senioriteitslijst.
- 1.8 **Toewijzen**: toekennen van een functie, een uitzending of een detachering, waarom de betrokken vlieger heeft verzocht.

Hoofdstuk 2 – Algemeen

2.1 Functies en functieblokken

- (1) In volgorde van hoog naar laag worden de onderscheiden functies als volgt onderverdeeld in een vijftal functieblokken:
 - a. **functieblok I**, bestaande uit gezagvoerders B-747/400, B-777/200 en MD-11;
 - b. **functieblok II**, bestaande uit gezagvoerders A-330/200 en B-767;
 - c. **functieblok III**, bestaande uit gezagvoerders B-737/300/400/800/900 en seniore eerste officieren B-747/400 en MD-11*;
 - d. **functieblok IV**, bestaande uit eerste officieren A-330/200, B-747/400, B-777/200, MD-11 en gezagvoerders Fokker 70/100;
 - e. **functieblok V**, bestaande uit gezagvoerders Fokker 50, eerste officieren B-737/300/400/800/900, B-767, Fokker 70/100, Fokker 50 alsmede tweede officieren A-330/200, B-747/400, B-777/200 en MD-11.

M.u.v. de functie van gezagvoerder Fokker 50 worden de onder punt e genoemde functies aangemerkt als beginfuncties.

* Seniore eerste officieren worden wat betreft hun arbeidsvoorwaarden en tewerkstelling gelijkgesteld met eerste officieren op de betreffende vliegtuigtypes, voor zover in de CAO niet anders is bepaald.

- (2) De KLM kan een vlieger incidenteel tewerkstellen in een andere dan zijn eigen functie.
- (3) Voor nieuwe functies zal in overleg tussen de KLM en de VNV de plaats in de volgorde van punt 2.1.(1) worden bepaald.

2.2 Omvang bestand en vacatures

De benodigde aantallen vliegers in elke functie worden door de KLM vastgesteld door middel van een zo nauwkeurig mogelijke planning. De KLM bepaalt de hieruit voortvloeiende overschotten en vacatures, alsmede het tijdstip waarop de vacatures moeten worden vervuld.

2.3 Senioriteitslijst

- (1) Opbouw senioriteitslijst
 - a. Alle vliegers worden opgenomen in een senioriteitslijst.
 - b. Op de datum van indiensttreding als vlieger wordt de vlieger onderaan op de senioriteitslijst geplaatst, tenzij in overleg tussen de KLM en de VNV anders wordt overeengekomen*.

Bij gelijke datum van indiensttreding wordt de volgorde bepaald door de geboortedatum, in die zin dat de oudere vlieger boven de jongere wordt geplaatst.

Bij gelijke geboortedatum tenslotte wordt de alfabetische lexicografische volgorde aangehouden.

* T.a.v. door de KLM tot vlieger opgeleide KLM-boordwerktuigkundigen en t.a.v. vliegers die voor 1 juli 1996 in dienst zijn getreden bij KLM Cityhopper en vervolgens naar de KLM doorstromen en vliegers die vanuit

KLM/ERA Helicopters naar de KLM doorstromen, zijn in overleg met de VNV aparte afspraken gemaakt m.b.t. hun plaats op de senioriteitslijst.

- c. In geval van hernieuwde indiensttreding als vlieger, anders dan bedoeld onder punt e, wordt de plaats van de vlieger op de senioriteitslijst vastgesteld in overleg tussen de KLM en de VNV, rekening houdend met de omstandigheden waaronder het vorige dienstverband als vlieger werd verbroken.
- d. In geval van een oproep voor het vervullen van de militaire dienstplicht (opleiding en oefening) of van non-activiteit op eigen verzoek (behoudens non-activiteit wegens overtolligheid en gedurende de eerste 121 dagen per jaar) zal voor de bepaling van de plaats van de vlieger op de senioriteitslijst zijn datum van indiensttreding worden opgeschoven met het aantal dagen dat hij niet in actieve dienst bij de KLM was, en wel op de datum dat hij in actieve dienst terugkeert.
- e. De vlieger wordt van de senioriteitslijst afgevoerd op de datum van toekenning van een invaliditeitspensioen vanwege het Pensioenfonds en van beëindiging van de arbeidsovereenkomst.

De vlieger die binnen 3 jaar wederom medisch geschikt wordt verklaard en – al dan niet binnen deze 3 jaar – als vlieger wordt tewerkgesteld, alsmede de vlieger die na dienstbeëindiging wegens overtolligheid (op initiatief van de KLM) wederom als vlieger in dienst van de KLM treedt, herkrijgt de plaats op de senioriteitslijst die hij had op het moment van afvoering daarvan.

(2) Publicatie senioriteitslijst

- a. De senioriteitslijst, waarop in ieder geval worden vermeld de volgordenummers, de namen, de uitgeoefende functie, de eventuele bindingstermijn en de pensioendatum, wordt tweemaal per jaar – in beginsel in de loop van april en oktober – vastgesteld en aan alle vliegers toegezonden met kopie aan de VNV.
- b. Een tussentijdse wijziging van de volgorde op de senioriteitslijst m.b.t. een individuele vlieger wordt schriftelijk aan de betrokken vlieger en aan de VNV bekendgemaakt. Indien de wijziging het volgordenummer van andere vliegers verhoogt, zal deze tevens per algemene publicatie worden bekendgemaakt.

2.4 Onderzoek naar de geschiktheid voor de functie

- (1) Indien Vice President Operations betwijfelt of een vlieger voldoet of nog voldoet aan de voor de functie gestelde geschiktheidseisen, zoals bedoeld in punt 3.3.(1), zal hij de kwestie voorleggen aan de beoordelingscommissie.
- (2) De beoordelingscommissie is samengesteld uit de volgende vliegers:
 - a. Vice President Operations of door Executive Vice President Flight Operations aangestelde plaatsvervanger (voorzitter),
 - b. Director Flight Operations,
 - c. Director Flight Safety & Quality Assurance,
 - d. Training Manager van het betrokken vliegtuigtype of diens plaatsvervanger.

Een vertegenwoordiger van de VNV en de personeelsfunctionaris zijn als waarnemer aanwezig bij de besprekingen, doch zijn geen lid van de commissie.
- (3) a. Voor het opmaken van een oordeel is de aanwezigheid van ten minste 3 leden van de commissie vereist, waaronder de voorzitter.

- b. De waarnemers zullen tijdig vóór de besprekingen van de commissie door de KLM in kennis worden gesteld van alle het onderzoek betreffende gegevens. De waarnemers zullen naar beste weten en kunnen aan het onderzoek bijdragen. Zij kunnen aan de discussies deelnemen en vragen stellen.
- c. De commissie kan, indien zij dit nodig vindt, deskundigen en/of betrokkene horen alvorens tot een oordeel te komen. Betrokkene kan ook zelf verzoeken om te worden gehoord.
- d. Van de besprekingen van de commissie wordt een verslag gemaakt, dat tevens een advies aan Executive Vice President Flight Operations bevat.

Indien een waarnemer zich niet kan verenigen met de door de commissie gevolgde procedure of met het door de commissie uitgebrachte advies, heeft hij het recht zijn visie op schrift te stellen en als bijlage bij het verslag van de commissie te doen voegen.

- (4) Na ontvangst van het advies van de commissie beslist Executive Vice President Flight Operations in hoogste instantie.

In geval van een afwijkende visie van één of beide waarnemers zal hij geen beslissing nemen dan na het horen van deze waarnemer(s).

Executive Vice President Flight Operations kan in dit verband onder meer besluiten dat de betrokken vlieger tijdelijk in een lagere functie wordt tewerkgesteld (met behoud van zijn functiebestanddeel) of wordt gedemoveerd.

In geval van demotie of het niet voldoen aan de geschiktheidseisen voor een bepaalde andere functie bepaalt Executive Vice President Flight Operations na welke periode – en eventueel onder welke voorwaarden – de betrokken vlieger (wederom) voor opleiding naar een andere (soort) functie in aanmerking komt.

Hoofdstuk 3 – Verandering van functie

3.1 Biedingsprocedure

(1) Bekendmaking voorkeur voor een andere functie (bieding)

- a. Vóór iedere opleidingsperiode zal de KLM de vliegers in de gelegenheid stellen hun voorkeur voor een andere functie kenbaar te maken (te bieden).
- b. Daartoe zal de KLM een formulier toezenden, waarop de voorkeur voor één of meer bepaalde functies kan worden aangegeven, alsmede een overzicht van de geplande aanvangsdata van te verwachten opleidingen. Aan dit overzicht kunnen de vliegers geen aanspraken ontlelen.
Gezagvoerders B-737 en B-767 kunnen niet bieden op de functie van seniore eerste officier B-747/400 en MD-11. De functies van eerste officier Fokker 50 en tweede officier zijn niet biedbaar.
- c. De vlieger kan zich bij de Planning & Rotation Department op de hoogte stellen van zijn loopbaanmogelijkheden. De hem aldaar verstrekte informatie is slechts een momentopname waaraan hij geen aanspraken kan ontleen.
- d. Voor een geldige bieding dient bedoeld formulier, correct ingevuld en ondertekend, vóór het aangegeven tijdstip in het bezit te zijn van de Planning & Rotation Department.
- e. De bieding kan niet tussentijds worden uitgebreid met andere functies.
- f. De bieding vervalt aan het eind van de betreffende opleidingsperiode.

(2) Intrekking bieding

Zolang een vacature in een bepaalde functie niet aan hem is toegewezen, kan de vlieger zijn bieding daarvoor intrekken d.m.v. een schriftelijke kennisgeving aan de Planning & Rotation Department. Deze intrekking is geldig na 3 maanden, gerekend vanaf de dag van intrekking, en heeft betrekking op de duur van de betreffende opleidingsperiode.

3.2 Bindingstermijnen

(1) Binding

De vlieger is gehouden zijn functie gedurende een bepaalde minimum termijn (de z.g. bindingstermijn) uit te oefenen. Tijdens deze termijn is hij z.g. gebonden.

De bindingstermijn wordt gerekend vanaf de aanvangsdatum van de opleidingsperiode waarin

- a. in geval van een eerste beginfunctie: de vlieger in dienst is getreden*;
- b. in geval van de functie van seniore eerste officier B-747/400 en MD-11: de vlieger in deze functie is benoemd;
- c. in overige gevallen: de opleiding van de vlieger voor de betreffende functie is aangevangen.

(2) Bindingstermijnen na toewijzing en bij eerste beginfuncties

Tenzij in deze Bijlage anders is bepaald, gelden de volgende bindingstermijnen na toewijzing van een functie en na aanwijzing voor een eerste beginfunctie:

a. **verticale binding:**

1. 3 jaar tussen de functieblokken III en I, IV en III, IV en II, alsmede V en IV;
2. 4,5 jaar tussen de functieblokken II en I, alsmede III en II;
3. 6 jaar tussen de functieblokken IV en I;
4. vanaf de aanvangsdatum van de opleidingsperiode waarin hij in dienst is getreden* dient een termijn van 5 jaar te zijn verstreken alvorens hij in aanmerking kan komen voor een van de functies in functieblok IV en een termijn van 6 jaar te zijn verstreken alvorens hij in aanmerking kan komen voor een van de functies in de functieblokken III of II en dient een termijn van 9 jaar te zijn verstreken alvorens hij in aanmerking kan komen voor een van de functies in functieblok I.

b. **horizontale binding:** 6 jaar in relatie tot een functie in hetzelfde functieblok, met dien verstande dat:

1. voor de functie van tweede officier een bindingstermijn van 2 jaar geldt in relatie tot de functie van eerste officier B-737, B-767, Fokker 70/100 en gezagvoerder Fokker 50;
2. voor de functie van eerste officier Fokker 50 geen bindingstermijn geldt in relatie tot de functie van gezagvoerder op hetzelfde vliegtuigtype en een bindingstermijn van 2 jaar in relatie tot de functie van eerste officier B-737, B-767, Fokker 70/100;
3. voor de functie van eerste officier B-737, B-767, Fokker 70/100 een bindingstermijn van 2 jaar geldt in relatie tot de functie van gezagvoerder Fokker 50;
4. voor de functie van gezagvoerder Fokker 70/100 een bindingstermijn van 4,5 jaar geldt in relatie tot de functie van eerste officier A-330, B-747, B-777 en MD-11;
5. voor de functie van gezagvoerder B-767 een bindingstermijn van 4,5 jaar geldt in relatie tot de functie van gezagvoerder A-330 en omgekeerd;

c. **verticale binding na horizontale omscholing:** 3 jaar in relatie tot een functie in een hoger functieblok na opleiding voor een functie binnen hetzelfde functieblok resp. 4,5 jaar tussen de functieblokken III en II, alsmede II en I; daarenboven geldt voor een vlieger, die binnen functieblok V voor een andere functie is opgeleid, dat sinds de aanvangsdatum van de opleidingsperiode waarin hij in dienst is getreden*, een termijn van 5 jaar dient te zijn verstreken alvorens hij in aanmerking kan komen voor een functie in functieblok IV en een termijn van 6 jaar dient te zijn verstreken alvorens hij in aanmerking kan komen voor een functie in functieblok III of II.

Met het oog op de specifieke kennis en ervaring, benodigd voor de functie van gezagvoerder in het hoogste functieblok, is het niet mogelijk vanuit een beginfunctie direct naar een dergelijke functie over te gaan.

(3) Bindingstermijn na aanwijzing (excl. eerste beginfuncties)

Tenzij in deze Bijlage anders is bepaald, geldt bij aanwijzing voor een functie, anders dan een eerste beginfunctie, een bindingstermijn van 2 jaar in relatie tot een functie in hetzelfde functieblok (horizontale binding).

Voorts geldt dat vanaf de aanvangsdatum van de opleidingsperiode waarin hij in dienst is getreden* een termijn van 5 jaar dient te zijn verstreken alvorens hij in aanmerking kan komen voor een functie in functieblok IV en een termijn van 6 jaar dient te

zijn verstreken alvorens hij in aanmerking komt voor een van de functies in de functieblokken III en II en een termijn van 9 jaar dient te zijn verstreken alvorens hij in aanmerking kan komen voor een van de functies in functieblok I.

Er is dus geen verticale binding zoals vermeld in de punten 3.2.(2)a1 en 3.2.(2)a2.

(4) Verlenging bindingstermijn

De bindingstermijn wordt telkenmale met 6 maanden verlengd, zodra perioden van ononderbroken arbeidsongeschiktheid langer dan 90 dagen (berekend volgens de normen van het BW) en van non-activiteit op eigen verzoek tezamen – binnen dezelfde bindingstermijn – tijdvakken van 6 maanden overschrijden.

Vice President Operations kan bepalen dat perioden van arbeidsongeschiktheid – gezien de sociale omstandigheden – niet worden meegerekend.

- * Voor door de KLM tot vlieger opgeleide KLM-boordwerktuigkundigen alsmede voor vliegers die vanuit KLM/ERA Helicopters doorstromen naar de KLM, wordt hun verticale bindingstermijn gerekend vanaf de aanvangsdatum van de opleidingsperiode waarin hun z.g. definitieve theoretische datum van indiensttreding valt, en hun horizontale bindingstermijn vanaf de aanvangsdatum van de opleidingsperiode waarin de aanvang van hun eerste opleiding valt.

3.3 Voorwaarden voor opleiding voor een andere functie

(1) In aanmerking komen voor opleiding

Om voor opleiding voor een andere functie in aanmerking te komen dient de vlieger aan de volgende eisen te voldoen:

- a. geschiktheid op vliegtechnisch gebied, zulks ter beoordeling van Vice President Operations met inachtneming van punt 2.4;
- b. bezit van de voor de andere functie wettelijk vereiste bevoegdheden en kwalificaties, niet zijnde de typebevoegdheid;
- c. in geval van gezagvoerdersfuncties, specifieke geschiktheid voor dergelijke functies, zulks ter beoordeling van Vice President Operations met inachtneming van punt 2.4.

(2) Niet in opleiding nemen

Ongeacht punt 3.3.(1) wordt een vlieger niet in opleiding genomen, indien

- a. hij is verhinderd de opleiding te volgen vanwege in zijn sfeer liggende voorzienbare omstandigheden;
- b. hij bij de aanvang van de opleiding ziek is of naar redelijke verwachting nog ziek zal zijn, zulks ter beoordeling van Vice President Operations na overleg met betrokkene, de VNV en desgewenst met de Afd. Bedrijfsgezondheidszorg;
- c. de opleiding geheel of gedeeltelijk in het aan de vlieger toegewezen zomer- of winterverlof valt en hij dit verlof niet wil of kan verplaatsen naar een ander, in overleg met de KLM te bepalen tijdstip;
- d. de opleiding geheel of gedeeltelijk samenvalt met aan hem op basis van de artt. 6.14 en/of 9.3 verleende non-activiteit en hij deze non-activiteit niet wil of kan afbreken;

In geval van non-activiteit in verband met herhalingsoefeningen (art. 6.14.3) zal de KLM alle medewerking verlenen om verplaatsing van deze oefeningen te verkrijgen.

- e. de opleiding geheel of gedeeltelijk samenvalt met aan hem op basis van art. 9.6.(1)b, 9.6.(1)c of 9.6.(1)d verleend ouderschapsverlof en hij dit ouderschapsverlof niet wil of kan afbreken;

In geval van verleend ouderschapsverlof op basis van art. 9.6.(1)a zijn de bepalingen omtrent verminderde productie van toepassing.

- f. de opleiding geheel of gedeeltelijk samenvalt met zwangerschap danwel zwangerschaps- of bevallingsverlof;
- g. hij om persoonlijke of sociale redenen door de KLM is vrijgesteld om de betreffende andere functie te gaan vervullen;
- h. hij is of wordt gedetacheerd (gerekend vanaf de datum van toewijzing/aanwijzing), tenzij in de detacheringvoorwaarden anders is bepaald;
- i. hij is of wordt uitgezonden (gerekend vanaf de datum van toewijzing), tenzij in de uitzendingsvoorwaarden anders is bepaald;
- j. hij tijdens de opleiding vrijwillig gestationeerd zal zijn en hij deze stationering niet wil afbreken;
- k. het een functie in hetzelfde functieblok betreft en hij bij de aanvang van de opleiding minder dan 2 volle opleidingsperioden van zijn 56e verjaardag is verwijderd, met dien verstande dat voor een opleiding van gezagvoerder B-747/400 naar gezagvoerder MD-11 – dan wel omgekeerd – een termijn geldt van 5 volle opleidingsperioden. Voor vliegers met een verminderde productie, zoals bedoeld in art. 5.8, zijn deze termijnen 3 resp. 6 (productiefactor 80%), 3 resp. 8 (productiefactor $66\frac{2}{3}\%$) en 4 resp. 10 (productiefactor 50%) volle opleidingsperioden gerekend tot hun (verhoogde) pensioenleeftijd.

(3) Overslaan voor opleiding

Ongeacht de punten 3.3.(1) en (2) wordt een vlieger voor een opleiding overgeslagen, indien

- a. hij zich op verzoek of met instemming van de KLM bereid verklaart voor een bepaalde periode van ten hoogste 5 jaar afstand te doen van zijn aanspraak op toewijzing van de betreffende functie;

De vlieger kan slechts afstand doen van een bepaalde functie, indien hij ook werkelijk voor deze functie had kunnen worden opgeleid.

- b. het een functie in een hoger functieblok betreft en hij bij de aanvang van de opleiding minder dan 4 volle opleidingsperioden van zijn 56e verjaardag is verwijderd, met dien verstande dat voor een opleiding van eerste officier tot gezagvoerder op hetzelfde vliegtuigtype een termijn geldt van 2 volle opleidingsperioden. Voor vliegers met een verminderde productie, zoals bedoeld in art. 5.8, zijn deze termijnen 5 resp. 3 (productiefactor 80%), 6 resp. 3 (productiefactor 65% of $66\frac{2}{3}\%$) en 8 resp. 4 (productiefactor 50%) volle opleidingsperioden gerekend tot hun (verhoogde) pensioenleeftijd.

De (financiële) gevolgen van het bovenstaande zijn nader geregeld in Bijlage 2, punt (4)b.3.

(4) Kennisgeving aan betrokken vlieger

Indien één van de punten 3.3.(1)a t/m c, (2)a, (2)b, (2)c, (2)e, (2)j, (3)a of (3)b van toepassing is, zal de KLM de betrokken vlieger hiervan schriftelijk in kennis stellen onder opgave van de redenen.

In bovengenoemde gevallen komt de betrokken vlieger dus niet in aanmerking voor de (feitelijke) vervulling van een vacature (d.m.v. toewijzing of aanwijzing).

3.4 Vervulling van vacatures

(1) Toewijzing/aanwijzing

- a. Met inachtneming van punt 3.3 worden vacatures in functies in volgorde van de aanvangsdata van de daarvoor geplande opleidingen achtereenvolgens vervuld door
1. toewijzing in volgorde van senioriteit aan de vlieger die op dat moment een geldige bieding heeft voor de betreffende functie en op de aanvangsdatum van de opleiding in relatie tot deze functie niet is gebonden.
 2. toewijzing in volgorde van senioriteit aan de vlieger die op dat moment een geldige bieding heeft voor de betreffende functie en op de aanvangsdatum van de opleiding in relatie tot deze functie verticaal is gebonden;
 3. toewijzing in volgorde van senioriteit aan de vlieger die op dat moment een geldige bieding heeft voor de betreffende functie en op de aanvangsdatum van de opleiding in relatie tot deze functie horizontaal is gebonden.
 4. aanwijzing in omgekeerde volgorde van senioriteit, met dien verstande dat voor de functie van eerste officier A-330/200, B-747/400, B-777/200, MD-11 of gezagvoerders Fokker 70/100 eerst vliegers worden aangewezen die op dat moment een beginfunctie uitoefenen.

Indien de vlieger op meer dan één functie heeft geboden en de opleiding voor twee of meer van deze functies op dezelfde datum aanvangt, bepaalt de KLM met betrekking tot welke functie de toewijzing plaatsvindt waarbij de hoogste functie prevaleert.

Door de toewijzing/aanwijzing wordt de vacature geacht te zijn vervuld.

- b. De KLM kan bij de toewijzing afwijken van de senioriteitsvolgorde. Alsdan dient de KLM ervoor zorg te dragen dat in de loop van de betreffende opleidingsperiode de vlieger die ingevolge het bovenstaande in die periode m.b.t. een bepaalde functie voor toewijzing in aanmerking kwam, ook daadwerkelijk de opleiding voor die functie is aangevangen. Zo nodig zal de KLM de betrokken vlieger "boven de sterkte" opleiden.

De (financiële) gevolgen van afwijking van de senioriteitsvolgorde zijn nader geregeld in Bijlage 2, punt (4)b.4.

- c. Toewijzing van een functie in een lager functieblok is niet mogelijk, tenzij bij de aanvang van de opleiding aan de volgende voorwaarden wordt voldaan:
1. de functie betreft een functie in het naast lagere functieblok, de naast lagere functie op hetzelfde vliegtuigtype of een opleiding van functieblok I naar functieblok III;
 2. de vlieger heeft een geldige bieding voor de betreffende functie;
 3. de vlieger heeft zijn functie gedurende ten minste 9 volle opleidingsperioden vervuld;
 4. de vlieger is ten hoogste 8 en ten minste 2 volle opleidingsperioden verwijderd van zijn 56e verjaardag, waarbij voor vliegers met een verminderde productie, zoals bedoeld in art. 5.8, een minimum termijn geldt van

3 (productiefactor 80% , 65% en $66\frac{2}{3}\%$) en 4 (productiefactor 50%) volle opleidingsperioden gerekend tot hun verhoogde pensioenleeftijd;

5. de betreffende functie zal naar verwachting niet binnen 4 jaar gaan verdwijnen.
- d. Na toewijzing van of aanwijzing voor een functie is de vlieger gehouden deze functie te gaan vervullen.
Daartoe zal hij zijn medewerking verlenen aan alle voorbereidende maatregelen die de KLM noodzakelijk acht om hem voor deze functie gereed te maken.

(2) Toewijzing vacatures bij KLM Cityhopper

- a. De afzonderlijke regiofuncties zullen aan KLM/KLC vliegers, gerekend vanaf 1 november 2002, minimaal toegewezen worden in de verhouding van 2:1 in relatie tot KLC uk ltd. vliegers. Van de verhouding 2:1 kan ten nadele van KLM/KLC vliegers worden afgeweken voor ten hoogste 5 toewijzingen per functie.
- b. Het maximum aantal posities gezagvoerder Fokker 70/100 bij KLC uk ltd. zal niet meer bedragen dan 76 met dien verstande dat dit aantal gecorrigeerd zal worden in de verhouding 1:2 in relatie tot KLM/KLC-vliegers. Een en ander ten opzichte van de situatie per 1-11-2002.

(3) Toewijzingstermijn

Voor de toewijzing van een functie zal de KLM een termijn van ten hoogste 8 en ten minste 2 weken in acht nemen vóór de aanvang van de opleiding. De KLM zal de toewijzing alsmede de aanvangsdatum van de opleiding schriftelijk aan de vlieger bevestigen.

De KLM kan van de genoemde toewijzingstermijn afwijken in geval van een noodzakelijke planningswijziging of een plotseling ontstane vacature.

(4) Intrekking toewijzing

Vóór de aanvang van de opleiding kan de KLM op verzoek van de vlieger of met diens instemming een toewijzing intrekken, indien

- a. zij naar haar oordeel hiervan geen nadelige gevolgen ondervindt;
- b. de hierdoor vrijkomende vacature aan een andere vlieger kan worden toegewezen.

Indien de intrekking geschiedt op verzoek van de vlieger, vervalt hiermee zijn bieding op de betreffende functie.

(5) Afbreken opleiding

De KLM kan de opleiding van een vlieger tussentijds afbreken

- a. naar aanleiding van een beslissing van Executive Vice President Flight Operations zoals bedoeld in punt 2.4.(4);
- b. indien de vlieger wegens ziekte niet onafgebroken aan de opleiding kan deelnemen en het niet mogelijk is het gemiste deel van de opleiding in te halen.

In het geval, zoals genoemd onder b, wordt de vlieger wederom tewerkgesteld in de functie die hij vóór de opleiding vervulde, en vervalt de betreffende toewijzing onder handhaving van de bieding. Hem wordt vervolgens de eerstvolgende vacature toegewezen in een functie waarvoor hij gedurende de betreffende opleidingsperiode in aanmerking komt, of zou zijn gekomen als de afgebroken opleiding niet zou hebben

plaatsgehad, en die op het moment van het afbreken van de opleiding niet aan een andere vlieger is toegewezen. De opleiding voor de bedoelde functie behoeft niet noodzakelijkerwijs in de betreffende opleidingsperiode aan te vangen.

(6) Benoeming in de functie

De vlieger wordt in een functie benoemd op de dag na het met goed gevolg voltooien van de daarvoor vereiste opleiding.

Hoofdstuk 4 – Bijzondere regelingen

4.1 Toewijzing op termijn

(1) Mogelijke situaties

De KLM kan onder erkenning van de principiële aanspraak van de vlieger op een bepaalde functie, met inachtneming van punt 3.4 een vacature in die functie op termijn toewijzen indien

- a. de vlieger is tewerkgesteld op een vliegtuigtype dat tot verdwijnend type is verklaard en punt 4.4.(2) van toepassing is;
- b. de vlieger in een nevenfunctie werkzaam is dan wel recentelijk op eigen initiatief deze nevenfunctie heeft beëindigd;
- c. de vlieger in een nevenfunctie binnen resp. in een bestuursfunctie van de VNV werkzaam is dan wel recentelijk op eigen initiatief deze functie heeft beëindigd;

(2) Periode van uitstel

De KLM dient ervoor zorg te dragen dat uiterlijk in de loop van de tweede opleidingsperiode volgend op de opleidingsperiode waarin de toewijzing op termijn heeft plaatsgevonden, de opleiding voor de op termijn toegewezen functie ook daadwerkelijk is aangevangen. Met bewilliging van de betrokken vlieger kan deze termijn worden aangepast. Behoudens het gestelde in punt 4.1.(4), zal de KLM de betrokken vlieger zo nodig "boven de sterkte" opleiden.

(3) Bindingstermijn

De bindingstermijn voor de op termijn toegewezen functie wordt gerekend vanaf het moment dat ingevolge punt 3.2 de bindingstermijn ingaat voor de vlieger, die in plaats van de betrokken vlieger de vacature toegewezen heeft gekregen.

De (financiële) gevolgen van een toewijzing op termijn zijn nader geregeld in Bijlage 2, punt (4).

(4) Wijziging op termijn toegewezen functie

Met bewilliging van de betrokken vlieger kan de op termijn toegewezen functie worden gewijzigd in een andere functie in hetzelfde of een hoger functieblok.

In dit geval zal de bindingstermijn overeenkomstig punt 4.1.(3) opnieuw worden vastgesteld.

(5) Prioriteit bij toewijzing

Behoudens ten aanzien van het in punt 4.1.(4) gestelde wordt de vlieger, die een functie op termijn heeft toegewezen gekregen beschouwd alsof hij deze functie reeds uitoefent. Derhalve geeft een toewijzing op termijn bij de vervulling van een vacature prioriteit zowel boven latere toewijzingen op termijn als boven latere toewijzingen aan vliegers met een hogere senioriteit.

4.2 Introductie nieuw vliegtuigtype

(1) Introductieperiode

Bij de introductie van een nieuw vliegtuigtype wordt in overleg tussen de KLM en de VNV een introductieperiode vastgesteld.

(2) Afwijken van senioriteitsvolgorde

Bij de introductie van een nieuw vliegtuigtype kan de KLM bij de toewijzing van vacatures in functies op het betreffende type afwijken van de senioriteitsvolgorde ten behoeve van nevenfunctionarissen, zonder dat andere vliegers hier rechten aan kunnen ontlenen. Indien na afloop van de introductieperiode sprake is van voorpromotie, zal betrokken vlieger boven het aantal in de functie benodigde vliegers tewerk worden gesteld.

De bindingstermijn van de nevenfunctionaris zal - tenzij deze als jongste vlieger benodigd is voor de productie - ingaan op dezelfde datum als die van een jongere vlieger die, behoudens op basis van dit punt of punt 4.3, voor dezelfde functie in opleiding wordt genomen.

4.3 Voorpromotie

Met bewilliging van de betrokken vlieger kan de KLM van de bepalingen van dit hoofdstuk afwijken ten behoeve van een nevenfunctionaris die, na overleg tussen KLM en VNV, boven het aantal in de functie benodigde vliegers tewerk zal worden gesteld.

Bij een voorpromotie zal de bindingstermijn van de nevenfunctionaris - tenzij deze als jongste vlieger benodigd is voor de productie - ingaan op dezelfde datum als die van een jongere vlieger die, behoudens op basis van dit punt of punt 4.2, voor dezelfde functie in opleiding wordt genomen.

In afwijking van bovenstaande vormt routeinstructie geen aanleiding tot voorpromotie.

4.4 Verdwijnd type(1) Tot verdwijnd type verklaren

De KLM zal de VNV schriftelijk op de hoogte stellen van haar voornemen een vliegtuigtype op een bepaalde datum geheel of gedeeltelijk uit de productie te onttrekken (z.g. "tot verdwijnd type verklaren").

De KLM zal in het algemeen een vliegtuigtype tot verdwijnd type verklaren indien zij het economisch niet meer verantwoord acht nog opleidingen naar dat type uit te voeren.

(2) Tekort aan vliegers

Indien na het moment van tot verdwijnd type verklaren een tekort aan vliegers op het betreffende type ontstaat, kan de KLM vacatures in functies op termijn toewijzen met inachtneming van het bepaalde in punt 4.1.

(3) Overschot aan vliegers

a. Indien na het moment van tot verdwijnd type verklaren én na toepassing van punt 3.4.(1)a1 een overschot aan vliegers op het betreffende type ontstaat, kan de KLM dit overschot achtereenvolgens zo veel mogelijk opheffen door

1. toewijzing in volgorde van senioriteit aan de vlieger die op dat moment een geldige bieding heeft voor een functie in een hoger functieblok en op de aanvangsdatum van de opleiding in relatie tot deze functie verticaal is gebonden;
2. toewijzing in volgorde van senioriteit aan de vlieger die op dat moment een geldige bieding heeft voor een functie in hetzelfde functieblok en op de aanvangsdatum van de opleiding in relatie tot deze functie horizontaal is gebonden;

Deze toewijzing geschiedt met voorrang boven andere vliegers, met dien verstande dat wanneer gelijktijdig tevens punt 4.5.(1)a van toepassing is, de onderlinge senioriteitsvolgorde bepalend is.

3. aanwijzing in omgekeerde volgorde van senioriteit in een functie in hetzelfde functieblok;
 4. aanwijzing in omgekeerde volgorde van senioriteit in een functie in het naast lagere functieblok;
 5. met zijn bewilliging, in verband met toekomstige functies in een gelijkwaardig of hoger functieblok, de vlieger tewerk te stellen in een functie op hetzelfde vliegtuigtype in een lager functieblok. De vlieger dient de functie in een lager functieblok te blijven uitoefenen, totdat zijn opleiding in bedoelde functie aanvangt, waarbij hij vanaf dat moment gebonden is met inachtneming van punt 3.2.
- b. Behoudens het gestelde in punt 4.4.(3)a5, wordt de bindingstermijn bedoeld onder a bepaald overeenkomstig punt 3.2.

(4) Weigeren te bieden

De vlieger op een verdwijnend type die weigert ingevolge punt 3.1.(1)a een voorkeur voor een andere functie kenbaar te maken, zal door de KLM worden tewerkgesteld in een functie overeenkomstig zijn plaats op de senioriteitslijst. De bindingstermijn wordt in dit geval bepaald overeenkomstig punt 3.2.(2).

Er is derhalve zowel sprake van een horizontale als verticale binding.

Een voorkeur kenbaar maken (bieding) voor een functie op een verdwijnend type danwel een lagere functie wordt, behoudens het gestelde in punt 3.4.(1)c, niet als bieding erkend.

(5) Niet promoveerbare vlieger

De vlieger op een verdwijnend type die ingevolge punt 3.3.(1) niet voor een opleiding voor een functie in een hoger functieblok in aanmerking komt en wiens functie ophoudt te bestaan, zal worden tewerkgesteld in een andere functie in hetzelfde functieblok. Indien er geen vacatures in een andere functie in hetzelfde functieblok aanwezig zijn, zal de vlieger in een functie in een lager functieblok worden tewerkgesteld, tenzij hij verkiest de dienstbetrekking te verbreken.

Indien de vlieger reeds een beginfunctie uitoefende en dit functieblok houdt op te bestaan, zal de dienstbetrekking worden verbroken, tenzij in overleg tussen de KLM en de VNV anders wordt bepaald.

4.5 Inkrimpende divisie

(1) Toewijzing/aanwijzing

- a. Indien het aantal in een functie benodigde vliegers vermindert onder gelijktijdige toename van het aantal vacatures in een andere functie in hetzelfde functieblok, zal het overschot aan vliegers in eerstbedoelde functie achtereenvolgens zo veel mogelijk worden opgeheven door
 1. toewijzing in volgorde van senioriteit aan de vlieger die op dat moment een geldige bieding heeft voor die andere functie in hetzelfde functieblok en op de aanvangsdatum van de opleiding in relatie tot deze functie niet is gebonden;

2. toewijzing in volgorde van senioriteit aan de vlieger die op dat moment een geldige bieding heeft voor die andere functie in hetzelfde functieblok en op de aanvangsdatum van de opleiding in relatie tot deze functie horizontaal is gebonden;
 3. toewijzing in volgorde van senioriteit aan de vlieger die op dat moment een geldige bieding heeft voor een functie in hetzelfde functieblok en op de aanvangsdatum van de opleiding in relatie tot deze functie niet is gebonden;
 4. toewijzing in volgorde van senioriteit aan de vlieger die op dat moment een geldige bieding heeft voor een functie in hetzelfde functieblok en op de aanvangsdatum van de opleiding in relatie tot deze functie horizontaal is gebonden;
 5. aanwijzing in omgekeerde volgorde van senioriteit in die andere functie in hetzelfde functieblok;
 6. aanwijzing in omgekeerde volgorde van senioriteit in een functie in het naastlagere functieblok.
- b. De toewijzing bedoeld in lid a 1, 2, 3 en 4 geschiedt met voorrang boven andere vliegers, met dien verstande dat wanneer gelijktijdig punt 4.4.(3)a2 van toepassing is, de onderlinge senioriteitsvolgorde bepalend is.

(2) Bindingstermijn

De bindingstermijn wordt in alle gevallen bedoeld onder a bepaald overeenkomstig het gestelde in punt 3.2.

4.6 Tijdelijk overschot aan vliegers

Indien de benodigde sterkte in een functie tijdelijk vermindert zonder dat gelijktijdig het aantal vacatures in een andere functie in hetzelfde functieblok tijdelijk toeneemt, kan de KLM het tijdelijk overschot aan vliegers in eerstbedoelde functie zo veel mogelijk opheffen door de betrokken vliegers in omgekeerde volgorde van senioriteit met instandhouding van de lopende bindingstermijnen tijdelijk tewerk te stellen in een functie in het naast lagere functieblok, danwel de naastlagere functie op hetzelfde type.

4.7 Procedure bij uitzending

- (1) Uitzending van een vlieger in een in punt 2.1 genoemde functie naar een standplaats buiten Nederland om op één of meerdere routes te vliegen wordt bij toerbeurt op basis van voorkeur toegewezen aan de meest seniore vlieger, die op het moment van toekenning werkzaam is danwel die functie toegewezen heeft gekregen. In dit laatste geval dient hij de functie te vervullen op het tijdstip dat de uitzendperiode aanvangt.
- (2) Indien de uitzendfunctie behalve de werkzaamheden als vlieger ook andere activiteiten met zich meebrengt (zoals bijvoorbeeld een nevenfunctie van regionaal Director Flight Operations, werkzaamheden op commercieel terrein of op het gebied van public relations), kan de KLM na overleg met de VNV de in die functie te benoemen functionaris selecteren uit de groep vliegers op basis van haar oordeel over de geschiktheid van de kandidaten zonder hierbij rekening te houden met de senioriteitsvolgorde.
Bij toewijzing van een uitzendfunctie wordt de vlieger gebonden aan de aan het uitzendcontract verbonden termijn en kan derhalve niet in aanmerking komen voor toewijzing van een andere functie waarvan de opleiding aanvangt in de aan het uitzendcontract verbonden termijn. Met bewilliging kan een opleiding aanvangen in de aan de uitzending verbonden verlofperiode.

- (3) Voor uitzending kunnen worden overgeslagen degenen ten aanzien van wie overwegende vliegtechnische bezwaren rijzen (b.v. problemen nog in behandeling bij de commissie zoals genoemd in punt 2.4), niet zijnde extra vliegtechnische eisen door de KLM te stellen voor een uitzending, een en ander ter beoordeling van de Vice President Operations.
- (4) In gevallen waar over voortijdige terugkeer van vliegers van een uitzending een beslissing is genomen, zal in overleg tussen de KLM en de VNV de keuze van degenen die moeten terugkeren, worden vastgesteld.

4.8 Procedure bij detachering

In overleg tussen de KLM en de VNV wordt vastgesteld welke vliegers voor een detachering in aanmerking komen, waarbij de principes zoals neergelegd in punt 4.7 van dit Hoofdstuk als richtlijnen gelden.

Indien er voor detachering onvoldoende vrijwilligers zijn, wordt de jongste in aanmerking komende vlieger, met minder dan 5 dienstjaren, aangewezen.

4.9 Omscholing 2e officier i.g.v. stagnatie

Indien gedurende 7 volledige opleidingsperiodes, op basis van punt 3.4, geen vacature voor de functie van eerste officier B-737, B-767 en Fokker 70/100 aanwezig is geweest, zal de betrokken tweede officier, in de 9e opleidingsperiode worden omgeschoold naar een functie van eerste officier B-737, B-767 of Fokker 70/100.

4.10 Onvoorziene omstandigheden na toewijzing

In afwijking van punt 3.4.(2) kan de KLM - in geval van onvoorziene omstandigheden - na de toewijzing van een functie de aanvangsdatum van de betreffende opleiding wijzigen dan wel de opleiding laten vervallen. Alsdan dient de KLM ervoor zorg te dragen dat in de loop van de betreffende opleidingsperiode de vlieger die de functie toegewezen heeft gekregen, ook daadwerkelijk de opleiding voor die functie is aangevangen. Zo nodig zal de KLM de betrokken vlieger "boven de sterkte" opleiden.

De (financiële) gevolgen van bovenstaande zijn nader geregeld in Bijlage 2, punt (4)b4.

Hoofdstuk 5 – Slotbepalingen

5.1 Slotbepaling

In overleg tussen de KLM en de VNV kan van deze Bijlage worden afgeweken en kan worden beslist in gevallen waarin deze Bijlage niet voorziet.

AANHANGSEL**BIJ BIJLAGE 6 (OVERGANGSMAATREGELEN
INTEGRATIE RVL & SALARISSYSTEEM
KLC/KLM)****1. Uitgangspunten**

- Vliegers behouden in ieder geval de functie die zij op 31 december 2002 uitoefenen, of de toewijzing op een functie die zij voor 1 januari 2003 hebben gekregen.
- Een opleidingsgolf t.g.v. de overgangsmaatregelen dient voorkomen te worden.

2. Algemene bepalingen

- Waar sprake is van regiofuncties (Gezagvoerder Fokker 70/100, Gezagvoerder Fokker 50, Eerste Officier Fokker 70/100, Eerste Officier Fokker 50) worden bedoeld die regiofuncties die daadwerkelijk vervuld worden door of toegewezen zijn aan vliegers die vallen onder de CAO voor KLM-vliegers op vleugelvliegtuigen.
- Bij toewijzing van functies vanaf 1 januari 2003 gelden de bepalingen van Bijlage 6, tenzij in dit aanhangsel anders is bepaald.

3. Binding

- Eenmaal vastgestelde bindingstermijnen naar aanleiding van onderstaande bepalingen worden niet meer gewijzigd.
- Voor vliegers die op 31 december 2002 de functie van gezagvoerder Fokker 50 of Fokker 70 uitoefenen of toegewezen hebben gekregen, wordt de binding geacht te zijn ingegaan resp. gaat de binding in op de eerste dag van de opleidingsperiode waarin de benoeming in functie heeft plaatsgevonden.
- Voor vliegers die op 31 december 2002 de functie van eerste officier Fokker 50 of Fokker 70 uitoefenen of daarvoor in opleiding zijn, wordt de binding geacht te zijn ingegaan op de eerste dag van de opleidingsperiode waarin de vlieger in dienst is getreden.
- Voor vliegers die per 1 januari 2003 de functie van gezagvoerder Fokker 70/100 wordt toegewezen, geldt het volgende:
 - o Vliegers die op 31 december 2002 de functie van gezagvoerder Fokker 70 uitoefenen of toegewezen hebben gekregen, worden geacht op de functie van gezagvoerder Fokker 70/100 te hebben geboden.
 - o Per 1 januari 2003 worden alle functies van gezagvoerder Fokker 70/100 die door KLM/KLC vliegers worden uitgeoefend, toegewezen.
 - o Voor vliegers die op 31 december 2002 de functie van gezagvoerder Fokker 70 uitoefenen of toegewezen hebben gekregen en op 1 januari 2003 de functie van gezagvoerder Fokker 70/100 toegewezen krijgen, geldt een verticale bindingsstermijn van 3 jaar en een horizontale bindingstermijn van 4 jaar.
 - o Voor vliegers die op 31 december 2002 de functie van gezagvoerder Fokker 70 uitoefenen of toegewezen hebben gekregen en op 1 januari 2003 de functie van gezagvoerder Fokker 70/100 toegewezen krijgen, worden de bindingstermijnen van de functie gezagvoerder Fokker 70/100 (3 jaar verticaal resp. 4 jaar horizontaal) geacht te zijn ingegaan op de eerste dag van de opleidingsperiode waarin de benoeming in de functie van gezagvoerder Fokker 70 heeft plaatsgevonden.
 - o Voor vliegers die op 31 december 2002 de functie van gezagvoerder Fokker 70 niet uitoefenen of toegewezen hebben gekregen, worden na toewijzing van de functie van Gezagvoerder Fokker 70/100 de ingangsdatum van de bindingstermijnen voor de functie van gezagvoerder Fokker 70/100 gelijkgesteld aan die

- van de minder seniore vlieger met de kortst resterende bindingstermijnen van de functie van gezagvoerder Fokker 70, met dien verstande dat zij de functie van gezagvoerder Fokker 70/100 minimaal 4 volledige opleidingsperioden (gerekend vanaf aanvang van de opleiding) dienen uit te oefenen.
- Voor vliegers die op 31 december 2002 de functie van gezagvoerder Fokker 70 uitoefenen en die de functie van gezagvoerder Fokker 70/100 na 1 januari 2003 toegewezen krijgen, geldt dat hun bindingstermijn (3 jaar verticaal resp. 4,5 jaar horizontaal) geacht wordt te zijn ingegaan op de eerste dag van de opleidingsperiode waarin de benoeming in de functie van gezagvoerder Fokker 70 heeft plaatsgevonden. Met dien verstande dat de ingangsdatum van de binding niet eerder is dan 3 resp. 4,5 jaar voor dat de 4 volledige opleidingsperioden van de meer seniore vlieger in de functie van gezagvoerder Fokker 70/100 zijn verstreken. Deze ingangsdatum wordt vastgesteld op het moment dat een minder seniore vlieger de functie van gezagvoerder Fokker 70/100 krijgt toegewezen.
 - Vliegers die op 31 december 2002 de functie van gezagvoerder Fokker 70 uitoefenen, kunnen gedurende 2003 bieden op de functie van eerste officier B-737 of B-767 mits zij de functie van gezagvoerder Fokker 70 drie jaar (gerekend vanaf benoeming in deze functie) uitgeoefend hebben.
 - Voor vliegers die op 31 december 2002 de functie van gezagvoerder Fokker 50 uitoefenen of toegewezen hebben gekregen, geldt het volgende:
 - De algemene binding van 5 jaar en de verticale bindingstermijn van 3 jaar naar de functie van gezagvoerder Fokker 70/100 zijn niet van toepassing. Daarvoor in de plaats geldt een verticale bindingstermijn van 2,5 jaar naar de functie van gezagvoerder Fokker 70/100.
 - De horizontale bindingstermijn van 6 jaar naar de functie van eerste officier B737 en B767 is niet van toepassing. Daarvoor in de plaats geldt een horizontale bindingstermijn van 2,5 jaar en dienen zij minimaal 6 jaren in dienst te zijn alvorens zij voor de functies van eerste officier B737 en B767 in aanmerking komen, met dien verstande dat deze 6 dienstjaren-binding niet van toepassing is ten opzichte van vliegers die na 31 december 2000 in dienst zijn getreden.
 - Voor vliegers die op 31 december 2002 de functie van eerste officier Fokker 50 uitoefenen geldt een bindingstermijn van 6 dienstjaren naar de functie van eerste officier B-737 en B-767 met dien verstande dat deze 6 dienstjaren-binding niet van toepassing is ten opzichte van vliegers die na 31 december 2000 in dienst zijn getreden.
 - De 6 dienstjaren worden gerekend vanaf de eerste dag van de opleidingsperiode waarin de betreffende vlieger in dienst is getreden.

4. Stagnatieregeling

- De bindingstermijn van voormalige tweede officieren die tewerk zijn gesteld als eerste officier B-737 of B-767 of vanaf 1 januari 2003 tewerk worden gesteld als eerste officier B-737, B-767 of Fokker 70/100 zal met terugwerkende kracht ingaan op het moment van aanvang van de 9^e opleidingsperiode als tweede officier, indien zij niet eerder een mogelijkheid hebben gehad om naar een beginfunctie van eerste officier te worden omgeschoold.
In de periode tot 1 januari 2004 geldt dit ook voor tweede officieren die niet op de functie van eerste officier Fokker 70/100 bieden.
- De vliegers die van eerste officier B-737 verplicht zijn omgeschoold naar de functie van tweede officier (de zogenaamde kruisomscholers) worden geacht vanaf hun (theoretische) datum in dienst tweede officier te zijn geweest en altijd te hebben geboden.

Met inachtneming van art. 10.7, art. 12.1.(2)c, de ZW en de WAO gelden bij arbeidsongeschiktheid onderstaande voorzieningen. Al hetgeen in dit kader door de KLM wordt toegezegd zal het karakter dragen van een suppletie op uitkeringen, waarop de vlieger ingevolge enige Nederlandse of buitenlandse wet aanspraak kan maken.

(1) Arbeitsongeschiktheid gedurende 52 weken of korter

- a. Met ingang van de eerste dag der arbeidsongeschiktheid doch niet langer dan 52 weken (berekend volgens de normen van het BW) ontvangt de vlieger een ziekengeld, dat inclusief eventuele uitkeringen ingevolge enige Nederlandse of buitenlandse wet waarop hij aanspraak kan maken, en inclusief eventuele inkomsten uit werkzaamheden, voor zover de vlieger deze niet reeds ten tijde van het ontstaan van de arbeidsongeschiktheid naast zijn KLM-inkomen genoot, zodanig wordt vastgesteld dat zijn salaris voor 100% wordt doorbetaald.
Bovengenoemde periode wordt verlengd met de duur van een door het UVW uit hoofde van de WAO aan de KLM opgelegde loonsanctie. Gedurende de gehele periode blijft art. 10.9 van kracht.
- b. Onder salaris in de zin van dit punt wordt verstaan het salaris dat voor de vlieger zou hebben gegolden, indien hij zijn laatstvervulde functie had kunnen verrichten.
Ingeval de vlieger in de loop van zijn eerste jaar van arbeidsongeschiktheid, zoals bedoeld in punt 1a, zou zijn overgegaan op een andere productiefactor, zoals bedoeld in art. 5.8, geldt vanaf de ingangsdatum van deze andere productiefactor het daarbij behorende salaris.
- c. Op het ziekengeld worden in mindering gebracht
 - de door de vlieger verschuldigde pensioenpremiebijdrage;
 - de fiscale heffingen en de premies volksverzekeringen die de vlieger bij arbeidsongeschiktheid verschuldigd zou zijn geweest.

(2) Arbeitsongeschiktheid langer dan 52 weken

- a. Indien de vlieger na afloop van de in punt 1a bedoelde periode nog voor 80% of meer arbeidsongeschikt is, ontvangt hij nog gedurende 1 jaar een uitkering, die inclusief eventuele uitkeringen waarop hij aanspraak kan maken ingevolge enige Nederlandse of buitenlandse wet en/of ingevolge het deelnemerschap van het Pensioenfonds, 90% van het laatst vastgestelde salaris bedraagt, voor zover dit de uitkeringsloongrens van de WAO niet te boven gaat, vermeerderd met 80% van het bedrag waarmee het laatst vastgestelde salaris deze loongrens overschrijdt.
- b. Het laatst vastgestelde salaris in de zin van dit punt bestaat uit het salaris, dat de vlieger laatstelijk genoot, vermeerderd met de salarisverhogingen, die de KLM aan de vliegers toekent, indien en voor zover tussen de KLM en de VNV is overeengekomen, dat deze een algemeen karakter dragen.
Indien de vlieger in de loop van zijn tweede jaar van arbeidsongeschiktheid, zoals bedoeld in punt 2a, zou zijn overgegaan op een andere productiefactor, zoals bedoeld in art. 5.8, wordt vanaf de ingangsdatum van deze andere productiefactor het daarbij behorende salaris beschouwd als het laatst vastgestelde salaris.
- c. De uitkering wordt verminderd met
 - de vereveningsbijdrage over de wettelijke uitkering;

- de fiscale heffingen en premies volksverzekeringen;
 - de inkomsten uit werkzaamheden, indien en voor zover het totaal van de uitkering ingevolge punt 2a en deze inkomsten het laatst vastgestelde salaris te boven gaat en voor zover de vlieger deze inkomsten niet reeds ten tijde van het ontstaan van de arbeidsongeschiktheid naast zijn KLM-inkomen genoot.
- d. Ter compensatie van de door de vlieger gemaakte kosten van zijn vliegeropleiding zal de KLM de vlieger die beroepsongeschikt is, een eenmalige vergoeding toekennen gelijk aan 4 maal de maximum WAO-uitkeringsgrens op 1 januari van het desbetreffende jaar minus 2 maal het laatst vastgestelde jaarsalaris op de afkeuringsdatum. Indien de vlieger binnen een periode van 10 jaar na datum van afkeuring opnieuw voor de functie van vlieger wordt goedgekeurd, dient de vlieger een percentage van de eenmalige vergoeding terug te betalen. Het percentage betreft 90% in het 2e jaar na afkeuring en wordt voor elk volgend jaar met 10% verminderd.
- e. In het kader van de artt. 10.2 en 10.11 wordt de periode, bedoeld in punt 2a, aangemerkt als actieve dienst.

(3) Cessie van vorderingen

De uitkeringen ingevolge de punten 1a en 2a worden verminderd met het bedrag waarop de vlieger jegens derden aanspraak kan maken ter zake van de arbeidsongeschiktheid, voor zover deze aanspraken niet voortvloeien uit door de vlieger geheel voor eigen rekening gesloten verzekeringen.

De KLM zal voorshands onverschuldigd een voorschot op deze schadeloosstelling aan de vlieger betalen tot maximaal het bedrag van de uitkeringen ingevolge de punten 1a en 2a, indien de vlieger zijn aanspraken jegens derden ter zake van de arbeidsongeschiktheid tot bovenbedoeld maximum aan de KLM heeft gecedeerd, waartoe hij verplicht is desverlangd een akte van cessie te tekenen.

(4) Beëindiging arbeidsovereenkomst

Bij beëindiging van de arbeidsovereenkomst eindigen de bovenwettelijke uitkeringen als bedoeld in de punten 1a en 2a.

(5) Weigering uitkeringen

De KLM behoudt zich het recht voor de uitkeringen als bedoeld in de punten 1a en 2a geheel of gedeeltelijk te weigeren, indien de vlieger door zijn toedoen geen recht (meer) kan doen gelden op de uitkeringen ingevolge enige Nederlandse of buitenlandse wet.

(6) Informatieplicht vlieger

De vlieger die aanspraak maakt op de uitkeringen als bedoeld in de punten 1a en 2a, is gehouden de KLM de inlichtingen of gegevens te verstrekken en de bescheiden over te leggen welke de KLM nodig oordeelt, en in het algemeen uit eigen beweging alle feiten en omstandigheden mee te delen waarvan hem redelijkerwijs duidelijk moet zijn dat zij van invloed kunnen zijn op de aan hem te verstrekken betaling.

1. Deze regeling geldt in het kader van de Wet Verbetering Poortwachter voor alle ziektegevallen vanaf 1 april 2002, te rekenen vanaf de eerste ziektedag ingevolge art. 7: 629 BW.
2. Deze regeling beoogt een zo spoedig mogelijke reïntegratie van een arbeidsongeschikte vlieger in het arbeidsproces te bewerkstelligen. De vlieger kan ermee gediend zijn dat hij in het kader van zijn reïntegratie passende arbeid aan de grond aanvaardt.
3. In geval van langdurige ziekte zal de KLM maatregelen nemen die tot doel hebben de vlieger snel en effectief te begeleiden naar de eigen functie of naar andere passende arbeid, welke arbeid afwijkt van de werkzaamheden die hij uit hoofde van zijn functie laatstelijk voor de ziekteperiode verrichtte.
Voor vliegers die op of na 1 januari 2003 ziek worden, heeft de KLM daarbij de verplichting om zo nodig ook reïntegratie bij een andere werkgever te onderzoeken.
4. Onder langdurige ziekte wordt in het kader van deze regeling verstaan een ziekteperiode van méér dan 4 weken.
5. De vice president van de unit is eindverantwoordelijk voor het proces van reïntegratie.
6. Het reïntegratieproces verloopt als volgt:
 - a. De bedrijfsarts bespreekt na overleg met de vlieger diens beperkingen in het SMO en maakt uiterlijk na een ziekteperiode van 4 weken een probleemanalyse.
 - b. De General Service Manager zal optreden als casemanager, tenzij de individuele vlieger anders vraagt.
 - c. De casemanager draagt uiterlijk na een ziekteperiode van acht weken zorg voor een plan van aanpak waarin reïntegratieafspraken met de vlieger worden vastgelegd.
 - d. De KLM voert het plan van aanpak uit en biedt de vlieger overeenkomstig het plan van aanpak passende arbeid aan.
 - e. De casemanager stelt na een ziekteperiode van 34 weken na overleg met de bedrijfsarts en de vlieger een concept-reïntegratieverslag op.
 - f. De vlieger stelt het definitieve reïntegratieverslag samen. Dat bestaat uit drie delen:
 - het concept-verslag, opgesteld door de casemanager;
 - het medisch gedeelte, opgesteld door de bedrijfsarts;
 - een weergave van de eigen opvattingen van de vlieger over het gevolgde reïntegratietraject.*De bedrijfsarts en de vlieger kunnen overeenkomen dat de bedrijfsarts het medisch gedeelte van het reïntegratieverslag rechtstreeks aan het UWV zendt.*
 - g. De vlieger draagt zorg voor aanvraag van de WAO uitkering bij het UWV en dient hierbij het reïntegratieverslag in.
7. Onder passende arbeid wordt verstaan arbeid die gelet op onder meer het arbeidsverleden, het opleidingsniveau, de gezondheidstoestand, de afstand tot het werk, het salaris en hetgeen waartoe de vlieger in staat is, voor de vlieger is berekend.

Als passende arbeid worden in ieder geval de volgende grondfuncties/-werkzaamheden aangemerkt:

- Basisinstructeur
- Bibit-functie unit kantoor
- Medewerker navigatie documentatie
- Uithelpen op de simulator
- Grondschoolinstructeur
- Assistent technisch vlieger
- Assistent training manager

KLM en VNV kunnen in overleg andere dan bovengenoemde grondfuncties/werkzaamheden aan deze opsomming toevoegen.

8. Onverminderd het bovenstaande kunnen andere door de KLM voorgestelde grondfuncties/werkzaamheden worden aangeboden.
9. De passende arbeid wordt verricht op of in de omgeving van de luchthaven Schiphol.
10. Bij het vaststellen van de werktijden van de passende arbeid wordt uitgegaan van een 5-daagse werkweek, die uit 40 werkuren bestaat. Bij bepaalde grondfuncties/-werkzaamheden kan dit aantal werkuren lager zijn. Op nieuwjaarsdag, Goede Vrijdag, tweede Paasdag, Hemelvaartsdag, tweede Pinksterdag, beide kerstdagen, koninginnedag en de lustrumdag van de bevrijding wordt vrijaf gegeven, voor zover de dienst het toelaat. In verband hiermee wordt het aantal vrije kalenderdagen ter compensatie van feestdagen, zoals bedoeld in punt (5) van het Protocol bij Bijlage 5 resp. punt 7.11 van Bijlage 5a resp. Hoofdstuk 3 punt 5.5 van Bijlage 21, verminderd met het aantal actueel genoten feestdagen.

Gedurende de in punt 1 bedoelde tewerkstelling zal voorts, voor zover dat relevant is (werktijden, uniformregeling, daggelden, etc.) worden aangesloten bij de bepalingen hieromtrent uit de CAO voor KLM-grondpersoneel.

Bovengenoemde aandachtsgebieden zijn als voorbeeld gegeven en niet limitatief bedoeld. Derhalve zullen in voorkomende gevallen, voor zover dat relevant is, de bepalingen van de CAO voor KLM-grondpersoneel als richtsnoer dienen.

11. De vlieger werkt mee aan de reïntegratie. Dit houdt onder meer in dat de vlieger de bedrijfsarts alle relevante medische informatie verschafft en dat de vlieger meewerkt aan het plan van aanpak en het opstellen van het reïntegratieverslag. Wanneer de vlieger de aangeboden passende werkzaamheden niet aanvaardt, zal de KLM overgaan tot stopzetting van doorbetaling van het salaris. Alvorens hiertoe over te gaan, zal de KLM ingevolge art. 7: 629 BW de vlieger binnen 4 weken na voormelde weigering onder opgave van redenen schriftelijk in kennis stellen van haar voornemen de salarisbetaling te staken.
12. Indien ontwikkelingen in rechtspraak of wet- en regelgeving aanleiding geven tot aanpassing van deze regeling, zal dit in overleg tussen de KLM en de VNV worden besproken.

BIJLAGE 8**TARIEVEN VAN ZIEKTEKOSTEN (BIJ VER-
BLIJF BUITEN NEDERLAND)**

(art. 10.6)

A. VOOR GENEESKUNDIGE HULP I.G.V. OP- NAME IN EEN INRICHTING VOOR ZIE- KENVERPLEGING:	KLM-gezagvoerders; 1e officieren B-747/ MD-11	Overige vliegers
(1) <u>Liggeld in een ziekenhuis</u> per dag:	klasse 1*	klasse 2b*
(2) <u>Operatiekosten</u> , waaronder te verstaan het honorarium van de chirurg, de assistent, gebruik operatiekamer, narcose en de bij de operatie benodigde verbandmiddelen op basis van:	klasse 1*	klasse 2b*
(3) <u>Bijkomende kosten</u> tijdens verpleging in een ziekenhuis, berekend boven de kosten van het liggeld en een eventuele operatie, zoals de kosten wegens consulten van een arts, specialist en die wegens medicijnen, röntgenfoto's, laboratoriumarbeid, penicil- line, streptomycine, enz.:	klasse 1*	klasse 2b*
(4) <u>Ziekenvervoer</u> naar of van een ziekenhuis:	*	*

* Het tarief dat bij verzekering in de aangegeven klasse door de Vereniging Ziektekostenverzekering KLM-Personeel wordt vergoed.

B. VOOR GENEESKUNDIGE HULP, WAARBIJ GEEN OPNAME IN EEN INRICHTING VOOR ZIEKENVERPLEGING PLAATSVINDT:	
<p>(1) <u>Doktersconsulten</u>, per consult:</p> <p><u>Doktersvisites</u>, per visite:</p> <p><u>Nacht-, spoed- en weekendconsulten/-visites</u>, per consult:</p> <p>per visite:</p> <p>(2) <u>Medicijnen</u>, op recept:</p> <p>(3) <u>Specialistenconsulten</u>, eerste consult per ziektegeval:</p> <p>alle volgende consulten, per consult:</p> <p>(4) <u>Bijzondere verrichtingen</u>, zoals röntgenfoto's, massages, bestralingen, kleine operatieve ingrepen, toedienen van injecties, peni- cilline, streptomycine, enz.:</p>	<p>€ 20,28</p> <p>€ 30,29</p> <p>€ 40,55</p> <p>€ 60,60</p> <p>50% van de kostende prijs</p> <p>€ 55,46</p> <p>€ 52,29</p> <p>50% van de kostende prijs</p>

Met inachtneming van art. 10.3 geldt het volgende:

- (1) Desverlangd zal de vlieger via de KLM een parkeerkaart van Amsterdam Airport Schiphol N.V. (AAS) ontvangen voor één van de parkeerterreinen op Schiphol-Centrum. De KLM bepaalt voor welk parkeerterrein deze parkeerkaart wordt verstrekt, waarbij de KLM streeft naar een optimale en evenwichtige benutting van de beschikbare parkeerruimte.
- (2) De houders van een parkeerkaart zijn gebonden aan de regels die door AAS bij de verstrekking worden uitgereikt.
- (3) Vliegers die geen gebruik maken van de mogelijkheid om een parkeerkaart te verkrijgen, ontvangen een vervoersvergoeding van € 19,70 per maand.
- (4) De kosten van een parkeerkaart worden telkenjare per 1 juli voor de daaropvolgende 12-maandsperiode door de KLM berekend door de vanwege AAS in rekening te brengen kosten voor personeelsparkeren te delen door het aantal per die datum verstrekte parkeerkaarten. Voor de periode van 1 juli 2000 tot 1 juli 2004 bedragen de kosten van een parkeerkaart € 20,08 per maand.
Voor vliegers die een parkeerkaart hebben ontvangen, wordt hun (netto) salaris verminderd met de kosten van een parkeerkaart, voor zover deze het bedrag genoemd in punt 3 te boven gaan.

- (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. indien de tijd van aanmelding voor een dienstopdracht gebruik van openbaar vervoer uitsluit;
 - c. indien de tijd van afmelding na een dienstopdracht gebruik van openbaar vervoer uitsluit.
- (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 € 0,58 per km, gerekend over de afstand Schiphol-Centrum naar het centrum van de plaats waar hij wordt opgehaald of afgezet.
- (4) Met betrekking tot het aanvragen van het in punt 1 bedoelde vervoer en de verrekening van de in punt 3 bedoelde bijdrage in de kosten zijn nadere bepalingen vastgesteld.
- (5) Op buitenstations zorgt de KLM na aankomst en voor vertrek voor vervoer tussen vliegveld en hotel.

(1) Algemeen

Uniformkleding en accessoires worden de vlieger ter beschikking gesteld volgens de in de punten 2 en 3 genoemde normen en voorwaarden; de overige bij het uniform te dragen kledingstukken zijn voor rekening van de vlieger.

Ter beschikking gestelde uniformkleding en accessoires blijven het eigendom van de KLM.

(2) Verstrekking

De standaardverstrekking van uniformkleding en accessoires bestaat uit:

	1e verstrekking (bij indiensttreding)	aanvulling op aanvraag
<u>Mannelijke vliegers</u>		
Uniform-overjas	1	1 na 4 jaar
Pet	1	1 na 1½ jaar
Uniformjasje	2	1 na 1½ jaar
Pantalon	3	2 na 1½ jaar
Overhemd	5	4 na 1½ jaar
Stropdas	2	1 na 1 jaar
Trui	1	1 na 1½ jaar
Riem	1	1 na 3 jaar
Grote koffer**	1	1 na 6 jaar
Kleine koffer**	1	1 na 6 jaar
Wing	2	2 na 1½ jaar
Schouderdistinctieven	2 paar	1 paar na 1 jaar
<u>Vrouwelijke vliegers</u>		
Uniform-overjas	1	1 na 4 jaar
Pet	1	1 na 1½ jaar
Uniformjasje	2	1 na 1½ jaar
Broekrok e/o pantalon	3	2 na 1½ jaar
Blouse	5	4 na 1½ jaar
Shawl	2	1 na 1½ jaar
Trui	1	1 na 1½ jaar
Ceintuur	1	1 na 3 jaar
Winterlaarzen*	1	1 na 3 jaar
Handtas	1	1 na 3 jaar
Grote koffer**	1	1 na 6 jaar
Kleine koffer**	1	1 na 6 jaar
Wing	2	2 na 1½ jaar
Schouderdistinctieven	2 paar	1 paar na 1 jaar

* De winterlaarzen worden verstrekt naar behoefte, waarbij een eigen bijdrage ter hoogte van de kosten in rekening wordt gebracht.

** Voor zowel de grote als de kleine koffer wordt uitgegaan van een "fabrieksnieuwe" koffer.

Aan de vlieger worden extra overhemden resp. blouses, truien en accessoires tegen betaling ter beschikking gesteld, indien hij het op prijs stelt op wat ruimere schaal over deze artikelen te beschikken.

Herverstrekking vindt plaats op verzoek van de vlieger, zodra na de aangegeven periode vervanging noodzakelijk blijkt. Eerdere verstrekking van uniformkleding en accessoires kan plaatsvinden met machtiging van Vice President Operations.

(3) Mouwdistinctieven

a. De mouwdistinctieven zijn gebonden aan de uitgeoefende functie, en wel als volgt:

4 banden : Gezagvoerder;

3 banden : 1e Officier;

2 banden : 2e Officier;

1e Officier in eerste route-opleiding na indiensttreding;

1 band : vliegers die na indiensttreding nog geen vliegende functie hebben.

b. De vlieger is verplicht tot het dragen van de hierboven genoemde mouwdistinctieven, en wel - indien het een functie met een hoger aantal banden betreft - met ingang van de datum waarop de routetraining met goed gevolg is voltooid, dan wel - indien het een functie met een geringer aantal banden betreft - met ingang van de aanvangsdatum van de opleiding voor deze functie.

(4) Onderhoud uniformkleding

Het chemisch reinigen van uniformkleding (t.w. uniform-overjas, uniformjasje, pantalon, broekrok en shawl) op de standplaats is voor rekening van de KLM.

(5) Einde arbeidsovereenkomst

Bij het einde van de arbeidsovereenkomst dient de vlieger de uniformkleding en accessoires die hem ter beschikking zijn gesteld, in te leveren met uitzondering van overhemden/blouses, stropdassen/shawls, truien en riemen/ceintuurs.

(1) Algemeen

- a. Stationering van een vlieger en tewerkstelling tijdens stationering geschieden overeenkomstig art. 7.2 en de hierna volgende bepalingen.

Van stationering is sprake, indien de tewerkstelling geschiedt vanuit een ander basisstation gedurende minimaal 30 dagen.

Uit de berekening van de werk- en rusttijden tijdens een stationering volgt welk station het basisstation is.

Indien het basisstation een station is behorende bij een plaats met meerdere vliegvelden, wordt die plaats als het basisstation beschouwd (b.v. de stations FCO en CIA zijn als basisstation beide Rome).

- b. In geval van verminderde productie, zoals bedoeld in art. 5.8, geschieden de stationering en de tewerkstelling tijdens de stationering op basis van een 100% productie. De extra productie gedurende de stationering wordt na afloop van de stationering gecompenseerd in vrije tijd overeenkomstig punt 5d. E.e.a. heeft geen invloed op de overige voor de vlieger geldende arbeidsvoorwaarden.

Voor vliegers met een verminderde productie kleiner dan 80%, zoals bedoeld in art. 5.8, wordt het salaris gedurende de stationeringsperiode aangepast als ware het een 100% tewerkstelling en vindt na afloop van de stationering geen compensatie van extra productie plaats. Vliegers met een verminderde productie van 80% ingevolge art. 5.8 kunnen om dezelfde regeling verzoeken.

In geval de stationering betrekking heeft op een vlieger tewerkgesteld bij KLM Cityhopper dient KLM Cityhopper voor KLM gelezen te worden.

(2) Aanvang/einde/duur van de stationering

- a. De stationering vangt aan op de dag die de kalender op de plaats van stationering aangeeft op het tijdstip van vertrek daarheen, en eindigt op de dag van vertrek van de plaats van stationering.
- b. Indien besloten is tot voortijdige terugkeer van vliegers van een stationering, zal in overleg tussen de KLM en de VNV worden bepaald welke vliegers zullen moeten terugkeren.
- c. Stationering op basis van vrijwilligheid is beperkt tot een maximum van 183 kalenderdagen. Bij gebrek aan andere vrijwilligers kan de stationering worden verlengd, in welk geval de KLM zal trachten eventueel zomer- of winterverlof in de verlengde periode te overbruggen zonder tot een verplichte stationering over te gaan.
- d. Een stationeringsperiode omvat achtereenvolgens de stationering, (de reiscyclus van) de terugreis, eventueel tijdens de stationering ontstane compensatiedagen resp. vrije tijd ingevolge Bijlage 21 Hoofdstuk 2, het stationeringsverlof en de (extra) vrije tijd voortvloeiend uit punt 5d.1, tenzij op grond van punt 5c van deze volgorde wordt afgeweken.

(3) Toewijzing/aanwijzing voor stationering

- a. Niet in aanmerking komende vliegers

Voor stationering komen niet in aanmerking vliegers

- die vakantie hebben gedurende de stationeringsperiode, tenzij betrokkenen bereid zijn hun verlof te verplaatsen naar een voor hen en de KLM aanvaardbare periode;
- die in de loop van de stationeringsperiode in militaire dienst moeten gaan;
- wier dienstbetrekking gedurende de stationeringsperiode zal eindigen;
- die een basis proficiency check moeten doen welke niet naar een tijdstip buiten de betreffende stationeringsperiode kan worden verschoven;
- die op de aanvangsdatum van de stationering korter dan 1 jaar in actieve dienst van de KLM zijn;
- t.a.v. wie overwegende vliegtechnische bezwaren rijzen (b.v. in geval van problemen die nog in behandeling zijn bij de z.g. beoordelingscommissie, maar niet door extra eisen te stellen voor de stationering), e.e.a. ter bepaling door Vice President Operations.

b. Overslaan van vliegers

Voor stationering kunnen door de KLM worden overgeslagen vliegers

- die een nevenfunctie vervullen, indien de KLM zulks nodig acht;
- die ziek zijn en van wie door de Afd. Bedrijfsgezondheidszorg verwacht wordt dat zij op de aanvangsdatum van de stationering nog niet hersteld zullen zijn, e.e.a. ter bepaling door Vice President Operations.
- die een functie bij de VNV vervullen, indien zulks voor het verenigingsbelang en/of het KLM-belang noodzakelijk is, hetgeen in overleg tussen Vice President Operations en de VNV wordt bepaald;
- die zijn gedetacheerd en/of uitgezonden;
- die in speciale omstandigheden verkeren (b.v. ziekte van gezinsleden), e.e.a. ter bepaling door Vice President Operations;
- die naar verwachting in de loop van de stationeringsperiode in aanmerking zullen komen voor opleiding voor een andere functie of een ander vliegtuigtype, e.e.a. ter bepaling door Vice President Operations;
- die in de loop van de stationeringsperiode een examen moeten doen (b.v. Bewijs van Bevoegdheid), zulks ter beoordeling van Vice President Operations;
- die op het moment van toewijzing van c.q. aanwijzing voor de stationering de routetraining voor het vereiste type en de vereiste versie niet met goed gevolg hebben beëindigd.

c. Volgorde van toewijzing/aanwijzing

1. Toewijzing c.q. aanwijzing van een vlieger voor een stationering geschiedt aan de hand van de senioriteitslijst en het aantal stationeringsbeurten. Voor de bepaling van het aantal beurten tellen alle eerdere stationeringen mee, ongeacht de functie waarin de vlieger eerder werd gestationeerd.
2. Vrijwillige stationeringen worden toegewezen in volgorde van de senioriteitslijst aan de vliegers met het laagste aantal vrijwillige stationeringsbeurten op het betreffende basisstation.
3. Aanwijzing voor verplichte stationering geschiedt - na overleg met de VNV - in omgekeerde volgorde van de senioriteitslijst van de vliegers met het laagste aantal verplichte stationeringsbeurten sedert 1 juli 1965, e.e.a. met inachtneming van art. 7.2.

d. Procedure voor toewijzing/aanwijzing

1. Zodra stationeringen worden verwacht, zal de KLM trachten daarvoor vrijwilligers te vinden, e.e.a. met inachtneming van de punten 3a t/m 3c.
2. Aanwijzing van een vlieger voor stationering zal ten minste 3 maanden tevoren geschieden, tenzij hiervan door onvoorziene omstandigheden na overleg met de VNV wordt afgeweken dan wel de vlieger instemt met een kortere termijn.
3. Na toewijzing of aanwijzing is de vlieger gehouden de stationering uit te voeren. In geval van zwaarwichtige bezwaren van de vlieger, verband houdende met medische en/of sociale indicaties, kan de KLM de vlieger ontheffen van deze verplichting.

(4) Werk- en rusttijden

Gedurende een stationering blijft de betrokken werk- en rusttijdenregeling van toepassing, met dien verstande dat wat betreft Bijlage 5

- a. het laatste derde deel van het reisverlof - naar beneden afgerond op hele dagen - door de KLM kan worden gebruikt zonder toekenning van premiedagen;
- b. het tegoed aan compensatiedagen, ontstaan tijdens de stationering, niet aan een maximum is gebonden;
- c. premiedagen bij de aanvang van de stationering, voorkomend op de rekening-courant, niet op de plaats van stationering kunnen worden toegekend, tenzij met de vlieger anders wordt overeengekomen.

en dat wat betreft Bijlage 21, Hoofdstuk 2

- a. het bij de aanvang van de stationering bestaande tegoed aan vrije tijdspunten op de rekening-courant in mindering wordt gebracht en na de stationeringsperiode wederom daaraan wordt toegevoegd;
- b. in overleg met de VNV kan worden bepaald dat de rekening-courant vrije tijdspunten tijdens de stationering hoger kan worden dan 100 punten.

(5) Stationeringsverlof

- a. Een eventueel tegoed aan tijdens de stationering ontstane compensatiedagen wordt aansluitend aan de reiscyclus van de terugreis toegekend. Dienovereenkomstig worden in aansluiting op de terugreis zoveel vrije dagen ingevolge Bijlage 21, Hoofdstuk 2, paragraaf 5 gegeven dat de rekening-courant vrije tijdspunten onder 17 punten komt.
- b. Na afloop van een stationering wordt aan de vlieger stationeringsverlof toegekend volgens onderstaande tabel.

<u>Stationeringsperiode</u>	<u>Stationeringsverlof</u>
-- t/m 31 dagen	7 dagen
32 t/m 35 dagen	8 dagen
36 t/m 39 dagen	9 dagen
40 t/m 44 dagen	10 dagen
45 t/m 48 dagen	11 dagen
49 t/m 52 dagen	12 dagen
53 t/m 57 dagen	13 dagen
58 t/m 61 dagen	14 dagen
62 t/m 68 dagen	15 dagen

69 t/m 76 dagen	16 dagen
77 t/m 83 dagen	17 dagen
84 t/m 91 dagen	18 dagen
92 t/m 101 dagen	19 dagen
102 t/m 111 dagen	20 dagen
112 t/m 121 dagen	21 dagen
122 t/m 136 dagen	22 dagen
137 t/m 152 dagen	23 dagen
153 t/m 167 dagen	24 dagen
168 t/m 183 dagen	25 dagen

Indien een stationering ingevolge punt 2c wordt verlengd boven 183 dagen, wordt het stationeringsverlof verlengd door bovenstaande tabel opnieuw toe te passen.

Het stationeringsverlof wordt gegeven in aansluiting op eventueel tijdens de stationering ontstane compensatiedagen.

Indien de vlieger bij de aanvang van het stationeringsverlof ziek is en deze ziekte is ontstaan tijdens de stationering (vastgesteld door de KLM-arts ter plaatse), wordt de aanvang van het stationeringsverlof uitgesteld totdat de vlieger hersteld is verklaard.

- c. De eventuele compensatiedagen en het stationeringsverlof kunnen op verzoek van de vlieger geheel of gedeeltelijk worden gegeven vóór de aanvang of vóór de voltooiing van de terugreis.
- d. In geval van verminderde productie, zoals bedoeld in art. 5.8, geldt in verband met het in punt 1b gestelde voor de bepaling van de hoeveelheid vrije tijd na de stationering het volgende.
 1. Het totaal van het aantal stationeringsdagen plus (de reiscyclus van) de terugreis plus het aantal tijdens de stationering ontstane compensatiedagen resp. het ingevolge punt 5a gegeven aantal vrije dagen plus het stationeringsverlof wordt vermenigvuldigd met 1,25.
 2. Aansluitend aan de stationering zal zo veel vrije tijd worden gegeven dat de periode vanaf het begin van de stationering tot het einde van de vrije tijd het overeenkomstig punt 5d.1 berekende aantal dagen omvat.
De periode van niet-vliegen na een stationering mag niet langer zijn dan 3 maanden.
Een eventueel dan nog resterende verlofperiode wordt bijgeschreven op de rekening-courant restdagen resp. extra vrije dagen, welke periode vervolgens dient te worden afgebouwd binnen een termijn die in totaal 10 dagen per toegevoegde (rest)dag bedraagt. Bijlage 5, punt 5.11.3b en c is hierop mede van toepassing.

(6) Daggeld

- a. Het aan de vlieger toekomende daggeld wordt vastgesteld overeenkomstig Bijlage 13. Het daggeld wordt toegekend in de vorm van een gemiddeld bedrag voor elke nacht van de stationering en is gebaseerd op
 - het omloopschema van de gestationeerde vlieger en
 - de daggelden voor de plaatsen die in het omloopschema voorkomen, met dien verstande dat voor verblijf op de standplaats geen daggeld wordt toegekend.
- b. Voor de duur van de stationering wordt aan de vlieger een extra dagvergoeding toegekend van € 13,61 bruto per dag ter dekking van de extra kosten verbonden aan de langere afwezigheid van huis.

(7) **Accommodatie**

- a. Met inachtneming van art. 10.4.2 en Bijlage 14 zal de KLM hotelaccommodatie ter beschikking stellen voor de periode van de stationering.
De KLM kan, indien het omloopschema daartoe aanleiding geeft, na overleg met de groepscommissie bepalen dat de ter beschikking van de vlieger gestelde hotelaccommodatie gedurende afwezigheid van de vlieger door hem wordt vrijgemaakt.
- b. Indien de vlieger daarom verzoekt, zal de KLM hetzij hem toestaan zelf in zijn accommodatie te voorzien, hetzij bemiddelen bij het huren van eigen accommodatie. Deze accommodatie dient de status van de KLM waardig te zijn.

De huurkosten (incl. kosten voor gas, water, elektriciteit, verwarming en schoonhouden) zijn voor rekening van de KLM tot maximaal de contractkosten van de hotelkamer van betrokkene.
Met betrekking tot de voorziening in eigen accommodatie en de verrekening van de kosten worden per stationering nadere bepalingen vastgesteld.

(8) **Afrekening stationering**

Aan de hand van de actuele gegevens van de stationering zal door de KLM een herberekening worden gemaakt. Het tekort of teveel t.o.v. opgenomen voorschotten zal met het salaris worden verrekend.

(9) **Slotbepaling**

In overleg tussen de KLM en de VNV kan van deze Bijlage worden afgeweken en kan worden beslist in gevallen waarin deze Bijlage niet voorziet.

(1) Valuta van daggelden

Het daggeld wordt vastgesteld in lokale valuta. Betaling geschiedt in US \$ of naar keuze van de vlieger in €, tenzij anders wordt bepaald. Voor omrekening wordt de z.g. gemiddelde interbancaire koers gebruikt.

De gemiddelde interbancaire koers is de wisselkoers die telkens aan het eind van een kalendermaand door de banken wordt vastgesteld op basis van de wisselkoersen die op elke dag van die kalendermaand om 13.00 uur op de valutabeurzen worden vastgesteld, en welke het evenwicht aangeeft tussen aan- en verkoop.

(2) Samenstelling daggelden

- a. Het daggeld is de som van de vergoedingen voor maaltijden en "sundries".
- b. Deze vergoedingen worden bepaald op grond van de prijzen (incl. fooien en belasting) van het hotel van verblijf en - afhankelijk van de omstandigheden - zo mogelijk drie plaatselijke restaurants van voldoende kwaliteit. Na aldus te zijn vastgesteld worden de vergoedingen tweemaal per jaar (op 1 april en op 1 oktober) geïndexeerd op basis van het door de Verenigde Naties gehanteerde indexcijfer.
- c. De vergoedingen voor maaltijden en de basisvergoedingen voor "sundries" voor elk station worden 1 x per maand in een lijst van daggelden bekendgemaakt. Deze bekendmaking is bepalend voor de voorafgaande maand en indicatief voor de lopende maand.
- d. Bij het vaststellen van het daggeld wordt rekening gehouden met het bedrag dat gemiddeld genomen is bespaard op uitgaven voor maaltijden die normaliter door de vlieger thuis zouden zijn gebruikt.

(3) Maaltijden

- a. Als normen voor de maaltijden gelden:
 - ontbijt : vruchtensap, 2 eieren met ham, brood, boter en thee of koffie;
 - lunch : eenvoudige schotel en koffie;
 - diner : soep, hoofdschotel, dessert en koffie.

Indien de lokale omstandigheden daartoe aanleiding geven, kunnen in plaats van vergoeding een of meer maaltijden in natura worden verstrekt.

- b. De vergoeding voor maaltijden wordt aangepast aan het schema van de verstrekking van maaltijden tijdens de vlucht.

(4) Sundries

- a. Rekening houdend met het niveau van de functies worden voor de vaststelling van de vergoeding voor "sundries" de volgende categorieën onderscheiden:

categorie B: vliegers die na indiensttreding nog geen vliegende functie hebben;

categorie A: de overige vliegers.

De basisvergoeding voor "sundries" geldt voor categorie B. De vergoeding voor categorie A bedraagt 116% van de basisvergoeding.

- b. Voor een verblijf van 24 uur is de basisvergoeding voor "sundries" gelijk aan de som van de kosten ter plaatse van

1. dranken, t.w.

<u>tropen</u>	<u>subtropen</u>	<u>overige gebieden</u>
4 x koffie of thee	4 x koffie of thee	4 x koffie of thee
3 x frisdrank	2 x frisdrank	1 x frisdrank
3 x bier	2 x bier	1 x bier

Als tropen wordt aangemerkt het gebied gelegen tussen de keerkringen, als subtropen het gebied tussen de keerkringen en 40 graden noorder- of zuiderbreedte;

2. ontspanning, t.w. het gemiddelde van de toegangsprijs voor bioscoop, zwembad en sportgelegenheid;
3. plaatselijk transport, t.w. - indien geen kosteloos vervoer beschikbaar is - 4 bus- of tramritten, hetzij - indien openbaar vervoer niet of niet wel mogelijk is - 50% van een retourrit hotel-stad per taxi;
4. fooien voor kamermeisje en portier of kruier.

De basisvergoeding voor "sundries" wordt per 24 uur vastgesteld en als volgt toegekend:

0	t/m	3 uren:	nihil
3.01	t/m	6 uren:	25%
6.01	t/m	12 uren:	50%
12.01	t/m	18 uren:	75%
18.01	t/m	24 uren:	100%
24.01	t/m	27 uren:	100%
27.01	t/m	30 uren:	125%
	enz.	enz.	

- c. Voor een verblijf van 3 uur of minder, doch langer dan 45 minuten, wordt per 1½ uur een frisdrank voor rekening van de KLM verstrekt.

(5) **Reinigen van kleding**

De vlieger heeft, voor een verblijf buiten de standplaats langer dan 3 uur, recht op een vergoeding om zijn (uniform)kleding te laten reinigen. De vergoeding, welke pro rata wordt toegekend, bedraagt € 1,82 voor een verblijf van 24 uur.

(6) **Herberekening**

Aan de hand van de actuele vluchtgegevens zal de KLM een herberekening van elke reis maken. Het tekort of teveel ten opzichte van opgenomen voorschotten wordt met het salaris verrekend.

(7) **Motivering van daggelden**

De vaststelling van de hoogte van de daggelden en de wijze van uitkering zullen door de KLM worden gemotiveerd ten overstaan van de VNV, die dit kan delegeren aan de groepscommissie.

(8) **Uitvoeringsbepalingen**

Ter uitvoering van deze Bijlage zijn nadere bepalingen vastgesteld.

BIJLAGE 14**HOTELACCOMMODATIE**

(art. 10.4)

- (1) De KLM zal aan de hand van het omloopschema van de bemanningen zorgen voor hotelaccommodatie voor buiten de standplaats overnachtende bemanningsleden.
- (2) Voor hotelaccommodatie gelden de volgende normen, naast die welke genoemd zijn in art. 10.4.2:
 - a. een hotelkamer die niet kleiner zal zijn dan ca. 3 x 4 meter en voorzien zal zijn van
 - een tot de kamer behorende afgescheiden bad/douchegelegenheid met toilet;
 - zit- en schrijfgelegenheid en behoorlijke leesverlichting;
 - lichtdichte gordijnen;
 - airconditioning en verwarming, indien temperatuur of klimaat daartoe aanleiding geven;
 - voorziening tegen geluidshinder;
 - b. een redelijke ligging t.o.v. vliegveld, winkels en recreatiemogelijkheden;
 - c. een aan de aankomst- en vertrektijden aangepaste service;
 - d. een kwaliteitsniveau dat overeenkomt met dat van de bekende internationale hotelketens.
- (3) Indien wordt voorzien dat hotelaccommodatie welke aan de in punt 2 bedoelde normen voldoet, niet beschikbaar zal zijn, kan van deze normen worden afgeweken.
- (4) Indien in onvoorziene omstandigheden blijkt dat hotelaccommodatie welke aan de in punt 2 en art. 10.4.2 genoemde normen voldoet, niet beschikbaar is, zal de plaatselijke service manager in overleg met de gezagvoerder een regeling treffen, waarbij - zo weinig mogelijk - van één of meer normen kan worden afgeweken.
- (5) De keuze van hotelaccommodatie zal door de KLM worden gemotiveerd ten overstaan van de VNV, die dit kan delegeren aan de groepscommissie.

(1) Opheffing/vermindering van overtolligheid

- a. Om tot opheffing of vermindering van een overschot aan vliegers te komen zullen de volgende middelen worden gebruikt:
1. uitlening buiten de KLM of tewerkstelling binnen de KLM of KLM Cityhopper in een andere functie dan die van vlieger,
 2. vrijwillige dienstbeëindiging,
 3. wachtgeldregeling,
 4. onvrijwillige dienstbeëindiging,
- e.e.a. zoals nader uitgewerkt in de punten (2) t/m (5).

Dit laat onverlet de mogelijkheid om een vlieger - eventueel na omscholing - een functie bij een dochteronderneming van de KLM aan te bieden.

- b. Een overschot op langere termijn moet in beginsel worden opgeheven door dienstbeëindiging van een aantal vliegers, gelijk aan het overschot. Tot onvrijwillige dienstbeëindiging zal alsdan niet worden overgegaan binnen 2 maanden, nadat de KLM aan de VNV kennis heeft gegeven van het bestaan van de overtolligheid, teneinde te kunnen vaststellen in welke mate vrijwillige dienstbeëindiging tot opheffing of vermindering van dit overschot heeft geleid.

(2) Uitlening buiten de KLM / tewerkstelling elders binnen de KLM of KLM Cityhopper

- a. Het uitlenen van vliegers aan een andere onderneming of een overheidsdienst, alsmede het tewerkstellen van vliegers binnen de KLM of KLM Cityhopper in een andere functie dan die van vlieger, geschieden op basis van vrijwilligheid. Vacatures zullen, ceteris paribus, in volgorde van de senioriteitslijst worden toegewezen aan de vliegers die direct of nagenoeg direct aan de kwalificatie-eisen kunnen voldoen.
- b. Bedoelde uitlening en tewerkstelling elders geschieden op basis van door de KLM met de betrokken vlieger overeen te komen arbeidsvoorwaarden, met dien verstande dat
- gedurende de uitleenperiode het pensioen van betrokkene verder zal worden opgebouwd alsof hij zijn laatstvervulde functie was blijven verrichten;
 - betrokkene zijn senioriteit niet zal verliezen als gevolg van de uitlening resp. de tewerkstelling elders;
 - bij terugkeer in actieve dienst bij de KLM het diensttijdbestanddeel van zijn salaris zal worden vastgesteld alsof zijn tewerkstelling als vlieger niet was onderbroken.
- c. Aan de bij uitlening of tewerkstelling elders met de betrokken vlieger overeengekomen arbeidsvoorwaarden kunnen andere vliegers geen aanspraken ontlenen.

(3) Vrijwillige dienstbeëindiging

Vrijwillige dienstbeëindiging geschiedt op basis van door de KLM met de betrokken vlieger overeen te komen voorwaarden.

Daarbij zal de KLM aan betrokkene niet het recht verlenen om wederom bij haar in dienst te treden, noch bijzondere bepalingen overeenkomen m.b.t. een eventuele hernieuwde in-

diensttreding.

(4) Wachtgeldregeling

- a. Indien op grond van het door de KLM vastgestelde overschot op lange termijn aan- nemelijk is dat terugkeer in actieve dienst kan worden gegarandeerd, kan de KLM op basis van vrijwilligheid wachtgeld verlenen, voor zover voor haar aanvaardbaar en met inachtneming van de omvang van het overschot in de verschillende functies. De duur van de wachtgeldperiode wordt door de KLM bepaald, doch bedraagt ten minste 1 jaar.
- b. Het wachtgeld bedraagt 75% van het salaris dat voor de vlieger zou hebben gegolden, indien hij zijn laatstvervulde functie had kunnen verrichten. Tevens ontvangt betrokkene over de wachtgeldperiode 75% van de vakantieuitkering ingevolge art. 10.2 en van de eindejaarsuitkering ingevolge art. 10.11. Het pensioen van de betrokken vlieger zal verder worden opgebouwd, alsof hij zijn laatstvervulde functie was blijven verrichten, en hij behoudt zijn senioriteit. Bij terugkeer in actieve dienst zal het diensttijdbestanddeel van het salaris van be- trokkene worden vastgesteld alsof zijn tewerkstelling niet was onderbroken.
- c. De KLM kan de vlieger tussentijds in actieve dienst terugroepen tegen het einde van de kalendermaand volgend op die waarin de mededeling wordt gedaan. Geschiedt dit binnen 1 jaar na aanvang van de wachtgeldperiode, dan zal het wacht- geld worden aangevuld tot 100%.

(5) Onvrijwillige dienstbeëindiging

a. Volgorde dienstbeëindiging

Onvrijwillige dienstbeëindiging geschiedt in omgekeerde volgorde van de seniori- teitslijst.

b. Suppletierегeling

1. Vanaf de datum van dienstbeëindiging ontvangt betrokkene als aanvulling op inkomsten uit arbeid en/of op uitkeringen ingevolge enige Nederlandse wet waarop hij aanspraak kan maken, gedurende 3½ jaar een z.g. suppletieuitkering. Deze uitkering vult aan tot het laatstgenoten salaris (incl. vakantie- en einde- jaarsuitkering, doch excl. pensioenpremietoelage).
2. Teneinde suppletiebetalingen te blijven ontvangen is betrokkene verplicht de door de KLM gevraagde relevante bewijsstukken over te leggen en de gewenste inlichtingen te verstrekken.
3. Indien betrokkene door zijn toedoen geen recht (meer) kan doen gelden op bepaalde wettelijke uitkeringen als in punt (5)b.1 bedoeld, zullen deze niettemin in aanmerking worden genomen, alsof zij genoten werden.
4. Indien betrokkene overlijdt - behoudens als gevolg van een ongeval met een vliegtuig waarin hij zich anders dan als passagier bevond - binnen 5 jaar na zijn dienstbeëindiging, zal, voor zover zijn premievrije aanspraak krachtens het reglement van het Pensioenfonds niet werd vervangen door de uitbetaling van een bedrag ineens, recht op weduwe- en wezenpensioen bestaan als ware het deelnemerschap van het Pensioenfonds niet beëindigd. Het bedrag van het weduwe- en wezenpensioen wordt berekend over- eenkomstig het reglement van het Pensioenfonds als ware hij onmiddellijk vóór de beëindiging van het deelnemerschap overleden, met dien verstande dat
 - a. het weduwe- en/of wezenpensioen wordt verminderd met hetgeen aan zijn

weduwe resp. zijn wezen toekomt als pensioen, voortvloeiende uit een door hem na beëindiging van het deelnemerschap aangevangen dienstbetrekking, en

- b. het verminderde weduwe- en/of wezenpensioen niet lager zal zijn dan waarop krachtens het reglement van het Pensioenfonds bij de beëindiging van het deelnemerschap van het Pensioenfonds aanspraak bestond.
5. De KLM zal voor haar rekening gedurende 5 jaar na zijn dienstbeëindiging de betrokkene verzekeren tegen invaliditeit door ongeval tot een bedrag van € 113.500,00 bij blijvende algehele invaliditeit overeenkomstig de polis. Bij blijvende gedeeltelijke invaliditeit door ongeval wordt dit verzekerde bedrag overeenkomstig de polis naar rato verminderd.
- c. Uitkering ineens

Betrokkene kan desgewenst in plaats van de in punt (5)b vermelde regeling bij beëindiging van de dienstbetrekking in aanmerking komen voor een uitkering ineens. Deze uitkering bedraagt 24 x het laatstgenoten salaris (incl. vakantie- en eindejaarsuitkering alsmede pensioenpremietoelage).
 - d. Beroepskeuzeadvies, omscholing en studie

De KLM zal betrokkene desgewenst in de gelegenheid stellen een beroepskeuzeadvies te krijgen van een door de KLM aan te wijzen adviesbureau. Indien de beroepskeuze een omscholing van betrokkene noodzakelijk maakt, zal het adviesbureau zo mogelijk daarbij behulpzaam zijn. De kosten voor advies, hulp en opleiding van het adviesbureau komen voor rekening van de KLM.

Indien betrokkene reeds een studie volgt en geen gebruik maakt van de in de vorige alinea genoemde mogelijkheden, kan de KLM een tegemoetkoming in aantoonbare studiekosten (zoals collegegeld, studieboeken, instrumenten, e.d.) verstrekken tot in totaal ten hoogste € 4.537,80.
 - e. Schuld ter zake RLS-opleiding

Indien betrokkene bij beëindiging van de dienstbetrekking nog een schuld heeft aan de overheid ter zake van zijn opleiding aan de RLS en niet als vlieger bij een andere luchtvaartmaatschappij in dienst treedt of is getreden, zal de KLM aan de Rijksluchtvaartdienst verzoeken hem deze schuld kwijt te schelden.
 - f. Hernieuwde indiensttreding
 1. Indien de KLM overgaat tot aanstelling van nieuwe vliegers, zullen betrokkenen hiervoor bij voorrang in aanmerking komen, voor zover deze aanstelling plaatsheeft binnen 5 jaar na hun dienstbeëindiging.

Deze hernieuwde indiensttreding geschiedt in volgorde van senioriteit en onder de voorwaarde dat betrokkene op de datum van indiensttreding medisch is goedgekeurd voor de functie van vlieger volgens de daarvoor geldende wettelijke bepalingen.
 2. Betrokkene is gehouden Vice President Operations per aangetekend schrijven in kennis te stellen van elke wijziging van zijn huisadres.
 3. Betrokkene is verplicht in het 3e kwartaal van ieder kalenderjaar Vice President Operations per aangetekend schrijven ervan in kennis te stellen of hij voor hernieuwde indiensttreding in aanmerking wenst te komen. De KLM zal de ontvangst hiervan bevestigen onder verwijzing naar de inhoud.

Los hiervan kan de KLM te allen tijde bij betrokkenen informeren naar hun eventuele wens tot hernieuwde indiensttreding, indien naar haar oordeel inzicht

daaromtrent vereist is.

4. Het aanbod van de KLM tot hernieuwde indiensttreding geschiedt per aangetekend schrijven aan het laatstbekende adres van betrokkene, zo mogelijk met "bericht van ontvangst". Daarin wordt tevens de datum van hernieuwde indiensttreding aangekondigd; deze zal niet liggen binnen 3 maanden na de datum van verzending van het aanbod, doch met betrokkene kan een eerdere datum worden overeengekomen.
Betrokkene is verplicht de KLM per aangetekend schrijven, zo mogelijk met "bericht van ontvangst", binnen 1 maand na de datum van verzending van het aanbod te berichten dat hij van het aanbod gebruik wenst te maken. De KLM zal de ontvangst hiervan bevestigen onder verwijzing naar de inhoud.
Indien de in het aanbod aangekondigde datum van hernieuwde indiensttreding valt binnen de termijn van contractuele gebondenheid van betrokkene aan een andere luchtvaartmaatschappij, dient hij zulks tevens in genoemd schrijven te berichten onder vermelding van de datum waarop de contractuele gebondenheid eindigt.
5. Bij tijdige acceptatie van het aanbod is de KLM gehouden betrokkene op de overeengekomen datum weer in dienst te nemen en is betrokkene gehouden op die datum weer in actieve dienst te treden.
In geval van contractuele gebondenheid, zoals bedoeld in punt (5)f.4 (laatste zin), geschiedt de hernieuwde indiensttreding echter onder gelijktijdige verlening van non-activiteit tot de datum waarop deze contractuele gebondenheid eindigt, tenzij deze datum niet valt binnen 5 jaar na beëindiging van de dienstbetrekking bij de KLM.
6. De KLM vrijwaart degenen die in dienst zijn getreden van een buitenlandse luchtvaartmaatschappij en ter zake een contractuele "boeteclausule" hebben in verband met opleidingskosten, tegen de toepassing van deze clausule als gevolg van hun hernieuwde indiensttreding bij de KLM.
7. Indien betrokkene niet voldoet aan de verplichtingen ingevolge de punten (5)f.2 t/m (5)f.5 komt hij niet meer bij voorrang in aanmerking voor hernieuwde indiensttreding.
Indien de KLM meent dat op grond van dringende redenen, zoals bedoeld in art. 7:677 juncto 7:678 BW, deze voorrang is vervallen, zal zij betrokkene zulks onverwijld per aangetekend schrijven mededelen, nadat de betreffende feiten te harer kennis zijn gekomen.

g. Afwijkingen

Hoofd Personeel & Organisatie kan in het belang van betrokkene van de in punt (5) beschreven regeling afwijken.

(6) Bezetting functies na opheffing/vermindering van overtolligheid

Na toepassing van de in punt (1) genoemde maatregelen zal het vliegersbestand volgens de bepalingen van Bijlage 6 in overeenstemming worden gebracht met de benodigde aantallen vliegers in elke functie.

BIJLAGE 16**VOORZIENINGEN BIJ BEEINDIGING VAN DE ARBEIDSOVEREENKOMST WEGENS NIET VOLDOEN AAN DE BEKWAAMHEIDSEISEN VOOR DE FUNCTIE** (art. 10.10)**(1) Suppletieregeling**

Indien betrokkene geen inkomsten uit arbeid geniet en geen uitkeringen krachtens sociale wetten ontvangt resp. deze inkomsten en/of uitkeringen minder bedragen dan het laatstgenoten salaris (excl. pensioenpremie-toelage), zal de KLM hem een uitkering doen tot het bedrag van het laatstgenoten salaris resp. bedoelde inkomsten en/of uitkeringen aanvullen tot het bedrag van het laatstgenoten salaris.

Deze uitkering zal, met inachtneming van punt 5, worden toegekend gedurende ten hoogste 42 maanden, te rekenen vanaf de datum van beëindiging van de arbeidsovereenkomst.

(2) Voorwaarden voor suppletieregeling

Betrokkene is verplicht door middel van bewijsstukken, zoals b.v. een werkgeversverklaring, de hoogte van zijn inkomen uit arbeid aan te tonen. Betrokkene is voorts gehouden alle medewerking te geven teneinde eventuele aanspraken op uitkeringen krachtens sociale wetten geldend te maken, alsmede de KLM de inlichtingen te verstrekken en de bescheiden over te leggen, welke de KLM in verband daarmee nodig oordeelt.

(3) Voorziening bij overlijden

Indien betrokkene overlijdt in de periode, zoals bedoeld in punt 1 juncto punt 5, zal, voor zover zijn premievrije aanspraak krachtens het reglement van het Pensioenfonds niet werd vervangen door de uitbetaling van een bedrag ineens, recht op weduwe- en wezenpensioen bestaan als ware het deelnemerschap van het Pensioenfonds niet beëindigd.

Het bedrag van het weduwe- en wezenpensioen wordt berekend overeenkomstig het reglement van het Pensioenfonds als ware hij onmiddellijk vóór de beëindiging van het deelnemerschap overleden, met dien verstande dat

- a. het weduwe- en/of wezenpensioen wordt verminderd met hetgeen aan zijn weduwe resp. zijn wezen toekomt als pensioen, voortvloeiende uit een door hem na beëindiging van het deelnemerschap aangevangen dienstbetrekking, en
- b. het verminderde weduwe- en/of wezenpensioen niet lager zal zijn dan waarop krachtens het reglement van het Pensioenfonds bij de beëindiging van het deelnemerschap van het Pensioenfonds aanspraak bestond.

(4) Voorziening voor invaliditeit

De KLM zal voor haar rekening over de periode, zoals bedoeld in punt 1 juncto punt 5, de betrokkene verzekeren tegen invaliditeit door ongeval tot een bedrag van € 113.500,00 bij blijvende algehele invaliditeit overeenkomstig de polis. Bij blijvende gedeeltelijke invaliditeit door ongeval wordt dit verzekerde bedrag overeenkomstig de polis naar rato verminderd.

(5) Maximum uitkering

- a. De totale financiële tegemoetkoming, voortvloeiende uit punt 1 en vermeerderd met de verschuldigde premie voor de in punt 4 omschreven dekking, zal niet meer bedragen dan 12 x het laatstgenoten salaris plus 1 maand salaris voor elk volledig dienst-

jaar, als vlieger in actieve dienst bij de KLM doorgebracht, met een totaal van ten hoogste 24 x het laatstgenoten salaris vermeerderd met de pensioenpremie-toelage.

- b. Ongeacht punt 5a zal de KLM nimmer tot meer gehouden zijn dan wanneer zij het salaris van betrokkene tot diens pensioengerechtigde leeftijd zou doorbetalen.

(6) **Uitkering ineens**

Desgewenst kan betrokkene in plaats van de punten 1, 3 en 4 aanspraak maken op een uitkering ineens, welke dan gelijk is aan 3/4 van de totale financiële tegemoetkoming, waarop hij krachtens punt 5 ten hoogste aanspraak zou kunnen maken.

(7) **Arbeidsongeschiktheid**

In geval van afkeuring ter zake van een vóór de datum van beëindiging van de arbeidsovereenkomst aangevangen arbeidsongeschiktheid treedt art. 10.7 in de plaats van de in deze Bijlage gegeven regeling, waarbij echter punt 5 van Bijlage 7 niet van toepassing is.

Hoofdstuk 1 – Vluchtgegevens**1.1 Definities en beperkingen**

- (1) Onder vluchtgegevens wordt verstaan alle gegevens zoals gemeten en/of geregistreerd door aan boord van vliegtuigen geïnstalleerde apparatuur, waaruit direct of indirect het handelen van de bemanning valt af te leiden.
- (2) Met betrekking tot mogelijke toekomstige ontwikkelingen op het gebied van gegevensregistratie, in welke vorm dan ook, zal installatie van dergelijke apparatuur in vliegtuigen pas plaatsvinden nadat in overleg tussen KLM en VNV is vastgesteld of en in hoeverre deze apparatuur benodigd is t.b.v. incident- c.q. accidentonderzoek en hoe moet worden omgegaan met de door deze apparatuur geregistreerde gegevens.
- (3) Specifiek Cockpit Video Recorders zullen niet in vliegtuigen worden geïnstalleerd tenzij in overleg tussen KLM en VNV anders wordt bepaald.

1.2 Classificatie

- (1) Vluchtgegevens, zoals bedoeld in deze regeling, omvatten datagegevens (gegevens, welke op enigerlei wijze kunnen worden omgezet in zgn. “engineering units”) en geluidsgegevens, zoals vastgelegd op de Cockpit Voice Recorder (CVR).
- (2) Gebeurtenissen waar datagegevens betrekking op hebben, worden ingedeeld in drie klassen:
 - Class I: voor het routinematig monitoren van optredende problemen in een systeem of een component, zowel met betrekking tot software als hardware.
 - Class II: voor het routinematig monitoren en maken van trendanalyse van die aspecten, die wel invloed hebben op de veiligheid, maar geen betrekking hebben op een specifieke bemanning.
 - Class III: voor gebeurtenissen die op enigerlei wijze betrekking hebben op het handelen (of nalaten daarvan) van een bemanning gedurende de vluchtingvoering, waarbij de vliegveiligheid mogelijk in het geding is geweest.
- (3) Bedoelde gebeurtenissen worden gedefinieerd door SPL/OI, en vastgesteld in overleg met de Vice Presidents van de Units (VP’s) en de VNV.

1.3 Gebruik en verwerking datagegevens

- (1) Datagegevens worden binnen de KLM Vliegdiensluitend verwerkt door de Sectie Vluchtanalyse van SPL/OI.
- (2) De KLM Vliegdiensluitend zal ervoor zorg dragen dat andere afdelingen binnen de KLM uitsluitend toegang kunnen krijgen tot anonieme onderdelen van datagegevens.
- (3) De KLM kan naar eigen inzicht gebruik maken van Class I en/of Class II datagegevens, mits die gegevens anoniem zijn en geen betrekking hebben op het handelen (of nalaten daarvan) van een bemanning. Eventuele vragen ter aanvulling of verduidelijking van de (overige) omstandigheden waaronder een gebeurtenis (bijv. een storing) heeft plaatsgevonden, worden via de desbetreffende Unit gekanaliseerd.

- (4) Class III datagegevens worden door de Sectie Vluchtanalyse uitsluitend ter beschikking gesteld aan de Sectie Incident/Accident Onderzoek van SPL/OI, die vervolgens zorg draagt voor de verdere afhandeling.
- (5) Indien bij Class III datagegevens tevens technische aspecten een rol spelen kan de Flight Technical Manager van de desbetreffende Unit deze gegevens bij de Sectie Incident/Accident Onderzoek van SPL/OI opvragen, dan wel kan de Sectie Incident/Accident Onderzoek van SPL/OI deze gegevens uit eigen beweging doorspelen aan de Flight Technical Manager van de desbetreffende Unit.
- (6) Indien de Sectie Incident/Accident Onderzoek van SPL/OI besluit Class III datagegevens aan andere afdelingen binnen de KLM te verstrekken, dan zullen deze gegevens te allen tijde anoniem worden verstrekt.
- (7) Bij een incident of accident wordt de toegang tot alle vluchtgegevens geblokkeerd en wordt volgens dezelfde regels en criteria gehandeld als bij Class III datagegevens.

1.4 Gebruik en verwerking geluidsgegevens

- (1) Geluidsgegevens worden uitsluitend binnen de KLM Vliegdiens gebruikt en alleen verwerkt door de Sectie Incident/Accident Onderzoek van SPL/OI.
- (2) Gegevens ontleend aan een CVR, kunnen uitsluitend worden gebruikt bij een incident- c.q. accidentonderzoek.
- (3) De Sectie Incident/Accident Onderzoek van SPL/OI kan uitsluitend in geval van een incident- c.q. accidentonderzoek besluiten tot het maken van een transcript van de geluidsgegevens zoals geregistreerd op de CVR. Het transcript van de geluidsgegevens mag uitsluitend worden gebruikt bij de analyse naar de oorzaken van het incident c.q. accident. Het eindrapport van het onderzoek zal echter geen letterlijke citaten uit het transcript bevatten.

Hoofdstuk 2 - Beslissing nader onderzoek vliegveiligheidsvoorval

- 2.1** De beslissing van de Director Flight Safety & Quality Assurance (SPL/OI) tot het nemen van actie t.g.v. een vliegveiligheidsvoorval dient zorgvuldig te geschieden. Nadere actie wordt pas ingezet na overleg met de VNV.
- 2.2** Nadere actie t.a.v. een vliegveiligheidsvoorval omvat één van de volgende mogelijkheden:
- a. Incidentonderzoek;
 - b. Vluchtanalyse met bemanning;
 - c. Beperkt vliegveiligheidsonderzoek.
- 2.3** De beslissingen en/of adviezen van de Director Flight Safety & Quality Assurance, als vermeld onder de punten 2.1, 3.19 en 3.22 zullen uitsluitend gebaseerd mogen zijn op bevindingen aangaande het desbetreffende incident.

Hoofdstuk 3 – Incidentonderzoek

- 3.1** Incidentonderzoek vindt plaats volgens het relevante KLM Vliegdiensproces, dat van toepassing is op het interne onderzoek naar gebeurtenissen waarbij de vliegveiligheid mogelijk in het geding is geweest.
- 3.2** Het doel van het incidentonderzoek is vast te stellen wat de oorzaken en omstandigheden zijn geweest, die hebben geleid, dan wel hadden kunnen leiden tot een verminderde mate van veiligheid tijdens een vlucht.
- 3.3** In het kader van het incidentonderzoek is de taak van de ingevolge het relevante KLM Vliegdiensproces in te stellen onderzoekscommissie:
- het verzamelen en verstrekken van feitelijke informatie;
 - het opsommen van de factoren die bij de gebeurtenis een rol hebben gespeeld;
 - het analyseren van de gebeurtenis;
 - het trekken van conclusies;
 - het doen van aanbevelingen.
- 3.4** Niet in andere KLM procedures kunnen worden gebruikt:
- verklaringen van personen, afgelegd in het kader van het onderzoek door de Sectie Incident/Accident Onderzoek van SPL/OI;
 - de inhoud van de in het kader van het onderzoek gevoerde gesprekken tussen betrokkenen en leden van de onderzoekscommissie;
 - in het kader van het onderzoek vastgelegde medische of privé-informatie betreffende personen die betrokken zijn bij het incident c.q. ongeval;
 - vluchtgegevens die zijn ontleend aan een datarecorder, een CVR en de transcripten daarvan;
 - meningen geuit in het kader van het verrichten van het onderzoek door de Sectie Incident/Accident Onderzoek van SPL/OI.
- 3.5** Vluchtgegevens betreffende een incident c.q. accident, liggen gedurende het onderzoek ter inzage van de betrokken bemanningsleden.
- 3.6** Indien de KLM besluit tot een incidentonderzoek, dan zal daarbij een gekwalificeerde VNV accidentinvestigator als volledig lid in de onderzoekscommissie worden opgenomen.
- 3.7** Het instellen van een incidentonderzoek zal aan de betrokken bemanning worden medegedeeld door de VP van de desbetreffende Unit.
- 3.8** Indien besloten wordt tot het instellen van een onderzoek naar een incident, is de betrokken bemanning “niet indeelbaar voor vliegen” zolang dit nodig is voor het onderzoek -dit ter beoordeling van de Investigator-In-Charge (IIC)- tot uiterlijk vier weken na dato van de beslissing tot het instellen van een incidentonderzoek.
- 3.9** Zo spoedig mogelijk nadat voldoende informatie beschikbaar is, maar in ieder geval nadat de betrokkenen zijn gehoord, zal de onderzoekscommissie, eventueel aangevuld met de Investigator-In-Charge, de Director Flight Safety & Quality Assurance (SPL/OI) informeren over de op dat moment bekend zijnde feiten.

- 3.10** Zodra een betrokken bemanningslid niet meer benodigd is voor het incidentonderzoek zal de niet-indeelbaar status worden opgeheven met inachtneming van het gestelde in punt 3.19.
- 3.11** Na debriefing door de onderzoekscommissie neemt de Director Flight Safety & Quality Assurance (SPL/OI) zo spoedig mogelijk contact op met de Vice President van de desbetreffende unit, om hem, in een persoonlijk gesprek, te informeren over de alsdan bekende feiten aangaande het incident. Tevens geeft hij informatie over de procesgang en de status van het incidentonderzoek.
- 3.12** De Director Flight Safety & Quality Assurance (SPL/OI) en de TM van de desbetreffende unit zullen bespreken of en op welke wijze invulling moet worden gegeven aan het gestelde in de punten 6.1 t/m 6.3.
- 3.13** Gedurende het incidentonderzoek zullen betrokkenen een concept rapport van de ‘factual information’ ontvangen, waarop zij binnen 14 dagen na ontvangst hun commentaar kenbaar kunnen maken.
- 3.14** Vóór publicatie van het eindrapport worden o.a. de betrokken bemanningsleden in de gelegenheid gesteld commentaar te leveren op het concept eindrapport. Dit commentaar dient binnen 21 dagen na ontvangst van het concept eindrapport schriftelijk aan de Investigator-In-Charge (IIC) kenbaar te worden gemaakt.
- 3.15** De onderzoekscommissie beslist in onderling overleg of, en zo ja in welke mate, aangeleverd commentaar in het eindrapport zal worden verwerkt. Over deze beslissingen worden door de onderzoekscommissie geen nadere mededelingen gedaan.
- 3.16** De betrokken bemanningsleden krijgen een afschrift van het eindrapport van het incidentonderzoek.
- 3.17** Afsluiting van het incidentonderzoek vindt plaats, na publicatie van het eindrapport van onderzoek, tijdens een formele bijeenkomst van de betrokken bemanning en de VP van de desbetreffende unit. Op verzoek van de bemanning, of een lid van de bemanning, kan een functionaris van de VNV hierbij aanwezig zijn.
- 3.18** a. Een extern onderzoeksrapport zal worden afgehandeld conform deze Bijlage en alleen die gegevens die normaliter in een intern KLM-rapport beschikbaar zijn, zullen worden gebruikt.
- b. De KLM en de VNV zullen in geval van een extern accident- c.q. incidentonderzoek, de vluchtgegevens op analoge wijze gebruiken als bij een intern incidentonderzoek.

Uitzonderlijke gevallen

- 3.19** Wanneer gedurende de periode van “niet indeelbaar voor vliegen” naar de mening van de Director Flight Safety & Quality Assurance (SPL/OI) aspecten van grove schuld of grove nalatigheid dan wel ernstige tekortkomingen in de uitoefening van de functie uit het incidentonderzoek naar voren komen, kan de Director Flight Safety & Quality Assurance aan de Executive Vice President Flight Operations (EVPFO) adviseren de periode van “niet indeelbaar voor vliegen” te verlengen tot het moment waarop het onderzoek is afgerond.
- 3.20** De EVPFO zal zijn besluit tot het verlengen van de periode “niet-indeelbaar voor vliegen”

baseren op een marginale toetsing van het advies van de Director Flight Safety & Quality Assurance (SPL/OI).

- 3.21** De beslissing van de EVPFO om de periode van “niet indeelbaar voor vliegen” te verlengen tot het moment dat het incidentonderzoek is afgerond, zal door de VP van de desbetreffende Unit zo spoedig mogelijk aan de betrokken bemanningsleden mondeling worden medegedeeld en schriftelijk worden bevestigd.
- 3.22** In principe zal een incidentonderzoek geen nadelige gevolgen hebben voor de betrokken bemanning of een individueel lid van die bemanning. Indien de Director Flight Safety & Quality Assurance (SPL/OI) na afronding van het onderzoek van mening is dat er op grond van de bevindingen in het eindrapport van onderzoek, sprake is van grove schuld of grove nalatigheid, dan wel van ernstige tekortkomingen in de uitoefening van de functie kan dit echter voor de Director Flight Safety & Quality Assurance aanleiding zijn de EVPFO te adviseren tot het bijeenroepen van een beoordelingscommissie.
- 3.23** De EVPFO beslist in overleg met - indien het een vlieger betreft - de President van de VNV en/of - indien het een boordwerktuigkundige betreft - de Voorzitter van de VKB of een beoordelingscommissie daadwerkelijk bijeen wordt geroepen.
- 3.24** Indien overleg tussen de EVPFO en de President van de VNV en/of Voorzitter van de VKB niet leidt tot het bijeenroepen van de beoordelingscommissie, kan door de KLM een gericht trainingsprogramma voor de betrokkene worden opgesteld, hetgeen door betrokkene moet worden doorlopen alvorens hij/zij weer “indeelbaar voor vliegen” is. Training in dit verband dient te voldoen aan het gestelde in de punten 6.1 t/m 6.5.

NB: Vooralsnog wordt met een beoordelingscommissie in dit verband bedoeld de beoordelingscommissie vliegers. Art. 11.3 en punt 2.4, Bijlage 6 van de CAO voor KLM-vliegers op vleugelvliegtuigen en/of Art. 11.3 zijn derhalve van toepassing, met dien verstande dat zal worden bezien of het functioneren en de samenstelling van de beoordelingscommissie n.a.v. een incidentonderzoek aanpassing behoeven.

Hoofdstuk 4 – Vluchtanalyse met bemanning

- 4.1** De Director Flight Safety & Quality Assurance (SPL/OI) kan besluiten tot een verplichte vluchtanalyse met bemanning.
- 4.2** Vluchtanalyse met bemanning dient uitsluitend ter lering voor de betrokken bemanning en de KLM. Zij zal op generlei wijze nadelige gevolgen hebben voor de betrokken bemanningsleden.
- 4.3** Tijdens een vluchtanalyse kunnen specifieke aspecten naar voren komen die nader onderzoek rechtvaardigen. Een dergelijk onderzoek naar die specifieke aspecten kan plaats vinden mits dit onderzoek voldoet aan de uitgangspunten van punt 4.2 en de voorwaarden vermeld onder punten 5.1 t/m 5.8.
- 4.4** Vluchtanalyse met bemanning wordt verricht door een gekwalificeerde accident investigator van de Sectie Incident/Accident Onderzoek van SPL/OI in aanwezigheid van de volledige betrokken cockpitbemanning. De verrichte vluchtanalyses zullen door de Sectie Vliegveiligheid van SPL/OI gedeïdentificeerd worden geregistreerd.
- 4.5** Vluchtanalyse met bemanning mag c.q. kan desgewenst worden bijgewoond door de VP of de TM van de desbetreffende Unit alsmede een gekwalificeerde accidentinvestigator van de VNV, e.e.a. met inachtnaam van het bepaalde onder punt 4.6.
- 4.6** Elk van de betrokken bemanningsleden heeft het recht om bezwaar aan te tekenen tegen de aanwezigheid van één of meer van de onder punt 4.5 genoemde functionarissen bij de vluchtanalyse. Een bezwaar wordt te allen tijde gehonoreerd.
- 4.7** Een vluchtanalyse dient ongestoord en in beslotenheid te geschieden, waarbij uitsluitend de personen vermeld onder punten 4.4 en 4.5 aanwezig mogen zijn.
- 4.8** Het staat een bemanning vrij een verzoek in te dienen tot het houden van een vluchtanalyse. Een dergelijk verzoek zal in principe worden gehonoreerd mits dit valt binnen de mogelijkheden van de Sectie Incident/Accident Onderzoek van SPL/OI.
- 4.9** T.a.v. een vluchtanalyse op eigen verzoek gelden de voorwaarden als vermeld onder punten 4.1 t/m 4.7 met dien verstande dat, indien een betrokken bemanningslid aangeeft niet bij deze vluchtanalyse op eigen verzoek aanwezig te willen zijn en tevens aangeeft geen bezwaar te hebben tegen de vluchtanalyse, een dergelijke vluchtanalyse niet behoeft te geschieden in aanwezigheid van de volledige betrokken cockpitbemanning of dat zo'n vluchtanalyse op individuele basis kan geschieden.
- 4.10** Indien een bemanningslid geen bezwaar heeft tegen een vluchtanalyse op eigen verzoek zonder zijn aanwezigheid of op individuele basis dan dient dit door het desbetreffende bemanningslid (zo mogelijk vooraf) schriftelijk aan de KLM te worden bevestigd.
- 4.11** De VP en/of TM van de desbetreffende unit zijn niet betrokken bij een vluchtanalyse op eigen verzoek.

Hoofdstuk 5 – Beperkt vliegveiligheidsonderzoek

- 5.1** In het belang van de vliegveiligheid kan worden besloten tot het instellen van een beperkt vliegveiligheidsonderzoek naar specifieke aspecten van de operatie, die geen betrekking hebben op het handelen (of nalaten daarvan) van een bemanning.
- 5.2** Het instellen van een beperkt vliegveiligheidsonderzoek zal aan de desbetreffende bemanning worden medegedeeld door de VP van de desbetreffende unit.
- 5.3** Een beperkt vliegveiligheidsonderzoek is geen incidentonderzoek en vindt plaats zonder betrokkenheid van de bemanning.
- 5.4** Een bijdrage op eigen initiatief van de desbetreffende bemanningsleden kan worden gebruikt bij een beperkt vliegveiligheidsonderzoek.
- 5.5** Een beperkt vliegveiligheidsonderzoek dient uitsluitend ter verbetering van de vliegveiligheid. Een dergelijk onderzoek zal geen nadelige gevolgen hebben voor de desbetreffende bemanningsleden.
- 5.6** Voor zover er gebruik wordt gemaakt van vluchtgegevens, gelden dezelfde normen als vermeld onder punt 1.3.3
- 5.7** In de rapportage van een beperkt vliegveiligheidsonderzoek zullen geen persoonlijke gegevens van de desbetreffende bemanning of andere betrokkenen worden opgenomen.
- 5.8** Het eindrapport van een beperkt vliegveiligheidsonderzoek zal ter inzage liggen voor de betrokken bemanningsleden bij de Sectie Incident/Accident Onderzoek van SPL/OI.

Hoofdstuk 6 – Training n.a.v. vliegveiligheidsvoorval

- 6.1** Tijdens of na een incidentonderzoek, alsmede tijdens een (verplichte dan wel vrijwillige) vluchtanalyse, kunnen aspecten aan het licht komen die additionele training van een bemanningslid rechtvaardigen.
- 6.2** Additionele training n.a.v. een incident zal bestaan uit een op het incident gericht programma. Na afloop van deze training vindt geen validatie plaats, bijvoorbeeld in de vorm van een proficiency check of een speciaal examen.
- 6.3** Het feit dat deze additionele training is uitgevoerd, zal worden vastgelegd in de file van het betrokken bemanningslid, uitsluitend door vermelding van de term “training completed”.
- 6.4** Indien de betreffende instructeur van mening is dat een betrokken bemanningslid niet veilig kan opereren volgens de normale standaard, zal dit aanleiding geven tot vervolg actie conform dezelfde normen die van kracht zijn voor type recurrent training.
- 6.5** Indien overleg tussen de EVPFO en President van de VNV, als bedoeld in punt 3.23, niet leidt tot het bijeenroepen van de beoordelingscommissie kan door de KLM verplicht additionele training worden opgelegd conform het gestelde in punten 6.2 t/m 6.4. De VNV zal op de hoogte worden gesteld van deze beslissing en kan, voorafgaand aan die training, kennis nemen van de inhoud van het trainingsprogramma.
- 6.6** In geval van additionele training n.a.v. een vluchtanalyse, zal deze training door de KLM worden aangeboden op basis van vrijwilligheid. Het staat de betrokken bemanningsleden vrij al dan niet van dit aanbod gebruik te maken.

Hoofdstuk 7 – Informatie naar betrokken bemanningsleden

T.a.v. informatie naar betrokken bemanningsleden zijn de volgende punten deze Bijlage van toepassing.

7.1 Incidentonderzoek

- (1) De VP van de desbetreffende Unit zal in geval van:
 - Punt 3.7 Instellen incidentonderzoek;
 - Punt 3.8 Beslissing “niet indeelbaar voor vliegen”;
 - Punt 3.10 Het beëindigen van de periode “niet indeelbaar voor vliegen”;
 - Punt 3.19 Beslissing tot verlenging van de periode “niet indeelbaar voor vliegen”.

dit zo spoedig mogelijk aan de betrokken bemanningsleden mondeling mededelen en schriftelijk bevestigen.
- (2) De VP van de desbetreffende Unit zal in geval van:
 - Punt 3.17 Afsluiting incidentonderzoek,

de betrokken bemanningsleden zo spoedig mogelijk een schriftelijke uitnodiging toesturen.
- (3) De VP van de desbetreffende Unit zal in geval van:
 - Punt 3.23 Beslissing tot het bijeenroepen van de Beoordelingscommissie,

dit zo spoedig mogelijk, nadat dit conform deze Bijlage is besloten, aan de betrokken bemanningsleden mondeling mededelen en schriftelijk bevestigen.

7.2 Vluchtanalyse

De VP van de desbetreffende Unit zal in geval van:

- Punt 4.1 Beslissing van de Director Flight Safety & Quality Assurance (SPL/OI) tot een verplichte vluchtanalyse met bemanning,
- dit zo spoedig mogelijk mondeling mededelen aan de betrokken bemanningsleden.

7.3 Beperkt vliegveiligheidsonderzoek

De VP van de desbetreffende Unit zal in geval van:

- Punt 5.2 Beslissing van de Director Flight Safety & Quality Assurance (SPL/OI) tot het instellen van een beperkt vliegveiligheidsonderzoek,
- dit zo spoedig mogelijk mondeling mededelen aan de betrokken bemanningsleden.

7.4 Training n.a.v. een vliegveiligheidsvoorval

- (1) De VP van de desbetreffende Unit zal in geval van:
 - Punt 3.24 Beslissing opstellen van een gericht trainingsprogramma,
 - Punt 6.1 Beslissing opstellen van een gericht trainingsprogramma,
 - Punt 6.3 Het feit, dat additionele training is uitgevoerd en vastgelegd,
 - Punt 6.6 Aanbieden van een gericht trainingsprogramma,

dit zo spoedig mogelijk aan betrokken bemanningsleden mondeling mededelen en schriftelijk bevestigen.
- (2) De VP van de desbetreffende Unit zal met betrokken bemanningsleden, voorafgaand aan die training, het trainingsprogramma doornemen.

Hoofdstuk 8 - Vliegveiligheidspublicatie

Vliegers zullen regelmatig een vliegveiligheidspublicatie ontvangen, waarin gedeïdentificeerde informatie wordt opgenomen over:

- routinematige registratie van vluchtgegevens;
- incident- en accidentonderzoek;
- vluchtanalyse met bemanning;
- beperkt vliegveiligheidsonderzoek.

Hoofdstuk 9 - Slotbepalingen

9.1 Deze Bijlage gaat uit van:

- (1) Een onafhankelijke en objectieve oordeelsvorming van de volgende in deze Bijlage genoemde functionarissen:
 - De Director Flight Safety & Quality Assurance (SPL/OI);
 - De Executive Vice President Flight Operations (EVPFO);
 - De Voorzitter van de Beoordelingscommissie naar aanleiding van een incident;
- (2) Een actief dienstverband bij de KLM als vlieger van de in deze Bijlage genoemde functionarissen.

Wanneer de KLM-organisatie zodanig wordt aangepast dat aan het bovenstaande niet langer kan worden voldaan, dient in overleg tussen de KLM en de VNV deze Bijlage te worden aangepast teneinde weer aan bovenstaande voorwaarden te voldoen.

- 9.2** Al de in deze Bijlage vermelde functionarissen zullen zich uitvoerig op de hoogte (laten) stellen van de inhoud en toepassing van deze Bijlage bij de CAO voor KLM Vliegers op Vleugelvliegtuigen, alvorens zij de hun toebedeelde verantwoordelijkheden zullen uitoefenen.
- 9.3** De KLM en de VNV verplichten zich om maximale medewerking te verlenen aan een incident- c.q. accidentonderzoek. De KLM zal, in redelijkheid, de leden van een onderzoekcommissie in de gelegenheid stellen het onderzoek binnen de gestelde termijn(en) af te ronden.
- 9.4** Voor die gevallen waarin deze Bijlage niet voorziet, zullen de KLM en de VNV in goed overleg nader beslissen.

BIJLAGE 18

Vervallen.

De KLM en de VNV,

overwegende

- dat partijen het, mede gezien het vermeldde in de punten III en IV van de preambule van de CAO, wenselijk achten om in gezamenlijk beraad periodiek de algemene gang van zaken binnen de KLM, zowel op korte als op langere termijn, te bespreken met het oogmerk daaraan wederzijds een positieve bijdrage te leveren, onder andere op het gebied van de werkgelegenheid (kwalitatief en kwantitatief);
- dat de KLM hiertoe aan de VNV een zodanige informatie en inzicht zal verstrekken, dat zij zich mede een oordeel kan vormen over de gang van zaken in het bedrijf en zij een bijdrage kan leveren aan de ontwikkelingen op korte en langere termijn,

zullen in het kader van art. 3.1 de volgende gedragsregels in acht nemen:

- (1) a. Ten minste tweemaal per jaar zal de KLM aan de VNV inzicht geven in de algemene gang van zaken binnen het bedrijf, de ontwikkelingen die zich in het afgelopen halfjaar hebben voorgedaan en de planning op korte en langere termijn, rekening houdend met belangen van derden. Hierbij zullen, naast de financiële, economische en sociale aspecten, de werkgelegenheid en het investeringsbeleid bijzondere aandacht krijgen.
 Jaarlijks zal de KLM een statistische analyse van de personeelsgegevens (o.a. aantallen, leeftijden, functiegroepen) ter beschikking stellen, alsmede maandelijks een overzicht van de personeelssterkte.
In aanmerking moet worden genomen dat de planning een continu proces is en derhalve permanent aan wijziging onderhevig is.
- b. Eenmaal per jaar zal de KLM het financieel jaarverslag, het sociaal jaarverslag en het ondernemingsplan met de VNV bespreken.
- (2) De KLM zal de VNV in de gelegenheid stellen haar wensen en bezwaren kenbaar te maken, alsmede voorstellen te doen, waarbij de punten III en IV van de preambule van de CAO als uitgangspunt zullen dienen, en zal, met behoud van haar verantwoordelijkheid voor het ondernemingsbeleid, rekening houden met het oordeel van de VNV.
- (3) Indien de KLM verklaart dat gegevens, die in het kader van het bovenstaande worden verstrekt, aan geheimhouding onderhevig zijn, verplicht de VNV zich tot geheimhouding dienangaande.

Deze gedragscode is in gezamenlijk overleg tevens overeengekomen met de Unie, de CNV BedrijvenBond, FNV Bondgenoten, de Nederlandse Vereniging van Luchtvaart Technici (NVL), de Vereniging van Hoger KLM-Personeel (VHKP) en de Vakbond voor Nederlands Cabinepersoneel (VNC).

(1) Algemeen

Onder vlieguur wordt in deze Bijlage verstaan een uur tussen take-off en touch-down.

(2) Melding zwangerschap

- a. Zodra de vlieger kennis draagt van een bij haar bestaande zwangerschap, wordt zij geacht dit de KLM onverwijld te melden.
- b. Na afloop van de reiscyclus resp. de werkperiode waarin de melding heeft plaatsgevonden tot en met de 13e week van haar zwangerschap (eerste trimester), alsmede vanaf de 27e week, dan wel - in geval van voortzetting van de eigen werkzaamheden ingevolge punt (3) - vanaf het moment dat 200 vlieguren zijn bereikt, tot de aanvang van het wettelijk zwangerschapsverlof (derde trimester), is de vlieger niet indeelbaar voor vluchtopdrachten. Een en ander met inachtneming van een vliegverbod gedurende het eerste en derde trimester wat ingevolge de Luchtvaartwetgeving uit oogpunt van veiligheid van kracht is.

In geval van tewerkstelling bij KLM Cityhopper geldt de vliegurengrens zoals vermeld in Bijlage 21, Hoofdstuk 2.

Een trimester bedraagt 13,33 weken. Als zwangerschapsperiode wordt 40 weken aangehouden.

(3) Eerste trimester

Vanaf de melding tot en met de 13e week van haar zwangerschap verricht de vlieger passende grondwerkzaamheden conform het bepaalde in het Aanhangsel bij deze Bijlage, dan wel wordt haar desgewenst non-activiteit verleend conform het bepaalde in art. 9.3.(2) resp. 9.3.(3).

(4) Tweede trimester

Vanaf de 14e tot en met de 26e week van haar zwangerschap heeft de vlieger naast de in punt (3) aangegeven mogelijkheden tevens de mogelijkheid desgewenst haar eigen werkzaamheden voort te zetten, met dien verstande dat in de betreffende periode niet meer dan 200 vlieguren mogen worden gemaakt.

In geval van tewerkstelling bij KLM Cityhopper geldt de vliegurengrens zoals vermeld in Bijlage 21, Hoofdstuk 3.

Op basis van de huidige wetenschappelijke inzichten zijn, vanuit een oogpunt van gezondheidsrisico's voor de zwangere vlieger en de ongeboren vrucht als gevolg van kosmische straling, maximaal 200 vlieguren (van take-off tot touch-down) na melding van de zwangerschap toelaatbaar. De huidige tewerkstelling en vliegtuigtypen bij KLM Cityhopper zijn zodanig dat de in de werk- en rusttijdenregeling vermelde vliegurengrens kan worden aangehouden.

(5) Derde trimester

Vanaf de 27e week van haar zwangerschap, dan wel - indien dit eerder is - vanaf het moment dat bij voortzetting van de eigen werkzaamheden in het tweede trimester 200 vlieguren zijn bereikt, tot de aanvang van het wettelijk zwangerschapsverlof, verricht de vlieger passende grondwerkzaamheden zoals aangegeven in punt (3), dan wel wordt haar desgewenst non-activiteit conform het bepaalde in art. 9.3.(2) resp. 9.3.(3) verleend met een uit-

kering ten bedrage van 60% van het salaris dat zij zou hebben ontvangen als zij haar eigen werkzaamheden zou hebben verricht.

In geval van non-activiteit wordt voor de berekening van de door de KLM en de vlieger eventueel verschuldigde pensioenpremie van vorenbedoeld salaris uitgegaan.

(6) **Hervatting werkzaamheden**

De vlieger is gehouden haar werkzaamheden, zoals bedoeld in art. 6.12 te hervatten na afloop van het wettelijk bevallingsverlof tenzij overeenkomstig art. 9.6 aansluitend aan het wettelijk bevallingsverlof ouderschapsverlof wordt genoten.

(1) Passende grondwerkzaamheden

- a. De volgende grondfuncties/-werkzaamheden worden in ieder geval als passend aangemerkt:
 - Basisinstructeur;
 - Bibit-functie kantoor Director Flight Operations;
 - Medewerker navigatie documentatie;
 - Uithelpen simulator;
 - Grondschoolinstructeur;
 - Assistent technisch vlieger;
 - Assistent Training Manager.
- b. De KLM kan - in voorkomende gevallen - in overleg met de VNV bepalen welke andere grondfuncties/-werkzaamheden eveneens als passend kunnen worden aangemerkt. Uitgangspunt daarbij zal zijn dat het geen reguliere vacatures zal betreffen, maar dat het m.n. gaat om projectmatige werkzaamheden, waarbij de (operationele) kennis en ervaring van de vlieger van toegevoegde waarde kan zijn.
- c. De in punt a genoemde grondfuncties/-werkzaamheden, alsmede andere in overleg vastgestelde grondfuncties/-werkzaamheden kunnen door de vlieger niet worden geweigerd.
- d. Onverminderd het bovenstaande kunnen op basis van vrijwilligheid van de vlieger andere door de KLM voorgestelde grondfuncties/-werkzaamheden als passend worden aangemerkt, in welk geval de KLM de VNV zal informeren.

(2) Plaats van werkzaamheden

De passende grondwerkzaamheden worden verricht op of rond de Luchthaven Schiphol.

(3) Arbeidsvoorwaarden

Bij het vaststellen van de werktijden wordt uitgegaan van een 5-daagse werkweek, die uit 40 werkuren bestaat. Bij bepaalde grondfuncties/-werkzaamheden kan dit aantal werkuren lager zijn. Op nieuwjaarsdag, Goede Vrijdag, 2e paasdag, Hemelvaartsdag, 2e pinksterdag, beide kerstdagen, koninginnedag en de lustrumdag van de bevrijding wordt vrijaf gegeven, voor zover de dienst het toelaat. In verband hiermee wordt het aantal vrije kalenderdagen ter compensatie van feestdagen, zoals bedoeld in punt (5) van het Protocol bij Bijlage 5 resp. punt 7.11 van Bijlage 5a resp. Hoofdstuk 2 punt 5.5 van Bijlage 21, verminderd met het aantal actueel genoten feestdagen.

Gedurende de in punt 1 bedoelde tewerkstelling zal voorts, voor zover dat relevant is (werktijden, uniformregeling, daggelden, etc.) worden aangesloten bij de bepalingen hieromtrent uit de CAO voor KLM-grondpersoneel.

Bovengenoemde aandachtsgebieden zijn als voorbeeld gegeven en niet limitatief bedoeld. Derhalve zullen in voorkomende gevallen, voor zover dat relevant is, de bepalingen van de CAO voor KLM-grondpersoneel als richtsnoer dienen.

BIJLAGE 21**TEWERKSTELLING BIJ KLM CITYHOPPER****HOOFDSTUK 1 - ALGEMEEN****(1) Algemene rechten/verplichtingen KLM Cityhopper**

De KLM kan m.b.t. de tewerkstelling bij KLM Cityhopper rechten en verplichtingen, die relevant zijn voor deze tewerkstelling, delegeren aan KLM Cityhopper.

De Directeur van KLM Cityhopper is - op basis van zijn verantwoordelijkheden uit hoofde van JAR-OPS - te allen tijde bevoegd om na zorgvuldige afweging (in breder verband getoetst) de tewerkstelling van een vlieger bij KLM Cityhopper te beëindigen. Hij zal dit motiveren ten overstaan van de KLM en de VNV.

(2) Aanvullingen/afwijkingen van de CAO**a. Werkings sfeer**

Tijdens de tewerkstelling bij KLM Cityhopper zijn de Bijlagen 5 t/m 5b, 11 en 13 niet van toepassing en treden de Hoofdstukken 2 t/m 4 van deze Bijlage daarvoor in de plaats.

b. Faciliteiten t.b.v. de VNV

In aanvulling op art. 3.3.(1) worden door KLM Cityhopper 200 mandagen aan de VNV ter beschikking gesteld.

Rotterdam zal als tweede basisstation worden toegevoegd, zodra de KLM en de VNV overeenstemming hebben bereikt over de voorwaarden waaronder meer dan één basisstation en/of andere standplaatsen kunnen worden toegepast. Tevens zal daarbij een vergoedingsregeling voor verhuis- en herinrichtingskosten worden overeengekomen.

(3) Overleg KLM Cityhopper met VNV

Zaken die uitsluitend KLM Cityhopper en de VNV gezamenlijk aangaan, kunnen separaat tussen deze partijen worden overeengekomen.

KLM Cityhopper en de VNV zullen in nader overleg bepalen hoe om te gaan met:

- het opleiden en tewerkstellen van KLM-vliegers bij KLC uk ltd.
- eventuele overschrijdingen van de werk- en rusttijdenregeling van bij KLM Cityhopper tewerkgestelde vliegers indien zij volgens de KLC uk ltd. werk- en rusttijdenregeling ingeroosterd worden.

(4) Interchange door KLM Cityhopper

a. Voor KLM Cityhopper wordt onder interchange verstaan het uitvoeren van lijn- en/of chartervluchten van een luchtvaartmaatschappij

1. met bemanningen van deze luchtvaartmaatschappij en vliegtuigen van een andere maatschappij;
2. met vliegtuigen van deze luchtvaartmaatschappij en bemanningen van een andere maatschappij;
3. met bemanningen van een andere maatschappij en vliegtuigen van een andere maatschappij;
4. met vliegtuigen van deze of een andere maatschappij en bemanningen samengesteld uit werknemers van deze en een andere maatschappij.

In geval van interchange krijgt de vlieger in beginsel zijn indeling van KLM Cityhopper overeenkomstig de bepalingen van de CAO, in tegenstelling tot detachering, waarbij de vlieger zijn indeling ontvangt van de werkgever bij wie hij is tewerkgesteld.

- b. KLM Cityhopper zal niet tot interchange overgaan alvorens hierover met de VNV overeenstemming is bereikt, behoudens in de volgende gevallen.
1. De VNV zal worden ingelicht ingeval
 - KLC-lijn- of KLC-chartervluchten worden uitgevoerd met KLM-vliegers, tewerkgesteld bij KLM Cityhopper, en met een vliegtuig van een andere maatschappij;
 - een lijn- of chartervlucht van een andere luchtvaartmaatschappij op incidentele basis wordt uitgevoerd met een KLC-vliegtuig en/of met KLM-vliegers, tewerkgesteld bij KLM Cityhopper;
 - KLC-lijn- of KLC-chartervluchten worden uitgevoerd met niet-KLM-vliegers en niet-KLC-vliegtuigen, waarbij overleg vooraf niet mogelijk is; inlichting geschiedt zo spoedig mogelijk telefonisch en vervolgens schriftelijk;
 - KLC-lijn- of KLC-chartervluchten met KLC-vliegtuigen in noodgevallen (b.v. ziekte en route) worden uitgevoerd met een eerste officier, niet zijnde KLM-vlieger, hetgeen ter beoordeling is van de gezagvoerder; inlichting geschiedt zo spoedig mogelijk.
 2. Lijn- of chartervluchten die KLM Cityhopper ten behoeve van de KLM uitvoert en omgekeerd worden niet als interchange aangemerkt.

KLM Cityhopper zal na afloop van elke kalendermaand aan de VNV een overzicht verschaffen van alle in die maand uitgevoerde interchange operaties, alsmede voorafgaande aan de zomer- resp. winterdienst een overzicht van reeds bekende interchange operaties.

HOOFDSTUK 2 - WERK- EN RUSTTIJDENREGELING

Paragraaf 1 - Definities

- 1.1 **Aaneengesloten opdrachten**: een reeks dagen waarop opdrachten dienen te worden uitgevoerd zonder daarbinnen een dag zonder opdracht.
- 1.2 **Aanmeldingsperiode**: de tijdsduur vanaf het moment waarop een bemanningslid op een basis- of slipstation aanwezig moet zijn (aanmeldingstijd) tot de schemavertrektijd van het vliegtuig.
- 1.3 **Adequate accommodatie**: accommodatie voorzien van de gebruikelijke gerieven met rustmogelijkheden aangepast aan de tijdsduur dat men van de accommodatie gebruik kan maken.
- 1.4 **Afmeldingsperiode**: de tijdsduur vanaf de aankomsttijd van het vliegtuig op een basis- of slipstation tot het moment waarop het bemanningslid deze luchthaven mag verlaten (afmeldingstijd).
- 1.5 **Bekorte rust**: een rust die korter is dan de normrust.
- 1.6 **Dag**: een tijdsverloop tussen 00.00 en 24.00 uur lokale tijd.
- 1.7 **Losse opdracht**: een opdracht van korte duur waarvan de vlieger zelf binnen de beschikbare uitvoeringsmogelijkheden het tijdstip van uitvoering kan bepalen.
- 1.8 **Nachtstop**: in de context van deze regeling wordt als nachtstop beschouwd elke rusttijd op een station niet zijnde het basisstation.
- 1.9 **Nachtvlucht**: een werktijd die geheel of gedeeltelijk valt tussen 01.00 en 05.00 uur lokale tijd van het basisstation.
- 1.10 **Niet gewerkte grondtijd**: dat gedeelte van de tijd tussen twee vluchten (niet zijnde een normrust of bekorte rust) waarin men geen opdrachten voor KLM Cityhopper behoeft uit te voeren.
- 1.11 **Normrust**: de tijd in klokuren, die het bemanningslid nodig heeft om zonder enige restrictie een volgende opdracht te kunnen uitvoeren.
- 1.12 **Reserve luchthaven**: het ter beschikking zijn van KLM Cityhopper op een luchthaven voor het uitvoeren van een opdracht, die aanvangt binnen de gestelde reserveperiode.
- 1.13 **Reserve thuis**: het zich thuis dan wel op een ander adres beschikbaar houden voor het uitvoeren van een opdracht.
- 1.14 **Rijtijd**: de tijd die onder normale omstandigheden nodig is om van het vliegveld naar het hotel of de eigen accommodatie te gaan.
- 1.15 **Vroege aanmelding**: een aanmelding tussen 24.00 en 07.00 uur lokale tijd.
- 1.16 **Werk- en rusttijdendag (WRR-dag)**: een dag waarvan de bestemming wordt bepaald door deze werk- en rusttijdenregeling.

- 1.17 a. **Werktijd:** bij een vluchtopdracht de tijd tussen de aanmeldingstijd en de afmeldingstijd; bij andere opdrachten de tijd van de aanvang tot het einde van de opdracht.
- b. **Gecorrigeerde werktijd:** de werktijd gecorrigeerd voor landingen en het tijdstip van uitvoering.

Paragraaf 2 - Algemene bepalingen

- 2.1 Voor operaties vanuit een basisstation in Nederland wordt uitgegaan van de lokale tijd in Nederland.
- 2.2 Een losse opdracht moet de vlieger ten minste 4 en ten hoogste 6 weken van tevoren per indelingsformulier worden medegedeeld. Losse opdrachten zijn:
- inenten;
 - verzorgen visa (niet aan specifiek tijdstip gebonden);
 - tandheelkundig röntgenonderzoek;
 - trainingssessies van ten hoogste anderhalf uur tot een maximum van 5 per jaar.
- Deze lijst kan slechts in overleg tussen de KLM en de VNV worden aangevuld of gewijzigd.
- 2.3 In geval van reserve thuis dient de vlieger gedurende de gestelde reserveperiode in staat te zijn maximaal 1 uur nadat een oproep daartoe hem heeft bereikt op het basisstation aanwezig te zijn voor het uitvoeren van een opdracht, die aanvangt binnen de gestelde reserveperiode dan wel binnen 1 uur na afloop daarvan.
- 2.4 KLM Cityhopper kan een dag met de indelingskwalificatie "beschikbaar" alsnog voor een opdracht bestemmen, indien zij dit de vlieger vóór 22.00 uur lokale tijd op de vorige dag mededeelt.
- 2.5 Opdrachten in geval van en in verband met vliegtechnische en/of disciplinaire onderzoeken kunnen te allen tijde worden gegeven. Indien dit valt op een gepubliceerde vrije dag zal voor de desbetreffende vrije dag een dag worden bijgeschreven op de rekening-courant compensatiedagen.
- 2.6 De duur van de aanmeldings- en afmeldingsperiode dient een reële benadering van de werkelijke duur te zijn, benodigd voor het verrichten van de aan de vlucht verbonden werkzaamheden.
- 2.7 De rijtijd op het basisstation bedraagt 45 minuten.
- 2.8 WRR-dagen zijn dagen met opdrachten, vrije dagen toegekend ingevolge Paragraaf 5 niet zijnde extra vrije dagen als bedoeld in de punten 5.4 en 5.5 dan wel Paragraaf 6 en dagen met de indelingskwalificatie "beschikbaar" of "reserve".
- 2.9 Bij de berekening van het aantal vrije tijdspunten en de maximale gecorrigeerde werktijd wordt algebraïsche afronding toegepast.
- 2.10 De in punt 6.3.(6) genoemde waarden X_n , Y_n , X_v en Y_v worden op de volgende wijze berekend.
Voor elke gepubliceerde dienstregelingsperiode wordt bepaald hoeveel nachtstops en vroege aanmeldingen per divisie voorkomen.

Voor de divisie(s) met het hoogste gemiddelde aantal nachtstops resp. vroege aanmeldingen wordt vervolgens bepaald hoeveel nachtstops resp. vroege aanmeldingen gemiddeld per vlieger voorkomen in resp. 4 en 5 weken, gebaseerd op de voor de productie benodigde divisiesterkte.

X_n is dan $10/7$ x het gemiddeld aantal nachtstops in 4 weken per vlieger,

Y_n is dan $10/7$ x het gemiddeld aantal nachtstops in 5 weken per vlieger,

X_v is dan $10/7$ x het gemiddeld aantal vroege aanmeldingen in 4 weken per vlieger en

Y_v is dan $10/7$ x het gemiddeld aantal vroege aanmeldingen in 5 weken per vlieger.

Alle op deze wijze gevonden waarden worden naar boven afgerond op hele getallen.

Paragraaf 3 - Werktijden

- 3.1** Voor de planning wordt als "niet gewerkte grondtijd" aangemerkt de tijd van "aan de blokken" tot "van de blokken" verminderd met 1:30 uur.
- 3.2** Op een werktijd, die vluchtopdrachten bevat, worden de volgende correcties toegepast:
- (1) 0:45 uur voor de vijfde en elke volgende landing als werkend bemanningslid, behalve in geval van een werktijd na een rust, die korter is dan 10:00 uur plus tweemaal de rijtijd, in welk geval de correctie vanaf de derde landing als werkend bemanningslid wordt toegepast;
 - (2) een werktijd tussen 22.00 en 06.00 uur telt dubbel; een werktijd tussen 06.00 en 08.00 uur telt voor 150%.
- 3.3** Behoudens het hierna gestelde is de maximale gecorrigeerde werktijd in de planning 13:00 uur.
- (1) Dit maximum wordt verhoogd, indien er sprake is van "niet gewerkte grondtijd", en wel als volgt:
 - met de helft van de niet gewerkte grondtijd, indien tijdens de niet gewerkte grondtijd de bemanning de beschikking heeft over een met de VNV overeengekomen, adequate accommodatie; in dit geval zal de verhoging niet meer zijn dan 2:30 uur;
 - met $1/3$ van de niet gewerkte grondtijd, indien de totale grondtijd niet meer is dan 4 uur en er geen afspraken zijn met de VNV over de accommodatie gedurende die tijd.

Deze verhoging zal slechts 1x per werktijd worden toegepast.
In het per seizoen op te stellen indelingspatroon zal een gecorrigeerde werktijd van meer dan 13:00 uur, veroorzaakt door de toepassing van niet gewerkte grondtijd, in totaal niet meer dan 5x per week per functie voorkomen.
 - (2) De in punt (1) genoemde verhoging zal niet worden toegepast op een werktijd die voorafgaat aan of volgt op een rust die korter is dan 10:00 uur plus tweemaal de rijtijd.
 - (3) Na een bekorte rust wordt het maximum van de volgende werktijd verminderd met het verschil tussen de normrust en de bekorte rust, per onderdeel daarvan vermenigvuldigd met een factor als volgt:
 - het deel van de te korte rust boven 11:30 uur: factor 1,25;
 - het deel van de te korte rust boven 10:30 uur tot en met 11:30 uur: factor 1,5;
 - het deel van de te korte rust boven 9:30 uur tot en met 10:30 uur: factor 1,75;
 - het deel van de te korte rust boven 8.30 uur tot en met 9:30 uur: factor 2,0.
 - (4) In geval van een rust, die korter is dan 10:00 uur plus tweemaal de rijtijd, zal het maximum van de aan die rust voorafgaande werktijd gesteld worden op 13:00 uur

verminderd met de tijd dat die rust korter is dan 10:00 uur plus tweemaal de rijtijd.

- 3.4** Het maximum aantal landingen als werkend bemanningslid in een werktijd is zeven.
- 3.5** Het maximum aantal vliegreizen als werkend bemanningslid zal niet meer zijn dan:
- 8 uur per werktijd;
 - 80 uur per 30 aaneengesloten dagen;
 - 760 uur per jaar.
- 3.6** De maximale duur van reserve thuis is 12 uur. Indien tijdens reserve wordt ingevallen, eindigt de reservetijd bij het begin van de werktijd. De duur van de reservetijd wordt bij de toetsing aan het maximum voor de werktijd buiten beschouwing gelaten.
- 3.7** De maximale duur van reserve luchthaven is 8 uur. De tijd doorgebracht als "reserve luchthaven" wordt berekend als werktijd.
- 3.8** De laatste dag van een (blok)reserve zal niet worden gebruikt voor een (geplande) nachtstop

Paragraaf 4 - Rusttijden

- 4.1** Rusttijd vangt aan onmiddellijk na de afmeldingsperiode.
- 4.2** Behoudens het hierna gestelde bedraagt de normrust de lengte van de voorafgaande gecorrigeerde werktijd + 1 uur met een minimum van 11:30 uur.
- (1) Indien de werktijd begint tussen 00.00 en 06.00 uur zal de daaraan voorafgaande normrust worden verlengd met de periode van het begin van de werktijd tot 06.00 uur.
 - (2) Indien de werktijd eindigt tussen 00.00 en 06.00 uur zal de daarop volgende normrust worden verlengd met de periode van 00.00 uur tot het einde van de werktijd.
 - (3) Indien een werktijd wordt voorafgegaan door een bekorte rust zal de op de werktijd volgende normrust worden verhoogd met de te kort genoten rusttijd.
- 4.3** De bekorte rust bedraagt minimaal 8:30 uur; tevens zal de rust minus tweemaal de rijtijd minimaal 8:00 uur zijn.
- KLM Cityhopper zal streven naar accommodatie met een zo kort mogelijke rijtijd tussen het vliegveld en de betrokken accommodatie.*
- 4.4** Bij toepassing van een rust op het basisstation, die korter is dan 10:00 uur plus tweemaal de rijtijd, wordt het bemanningslid in de gelegenheid gesteld hotelaccommodatie op of nabij het basisstation te genieten.

Paragraaf 5 - Regeling vrije tijd

- 5.1** De vrije tijd wordt bepaald door de rekening-courant vrije tijdspunten. De rekening-courant wordt opgebouwd door punten verkregen uit de werktijd (punt 5.3) en in de uitvoering te kort genoten rust (punt 8.3).
- De rekening-courant wordt afgebouwd met 17 punten voor elke WRR-dag. Voor vliegers met een verminderde productiviteit, zoals bedoeld in de artt. 5.8 en 9.6, geschiedt deze afbouw met 14 punten (productiefactor 80%), 11 punten (productiefactor 65%) resp. 9 punten (productiefactor 50%) voor elke WRR-dag.

- 5.2** De vrije tijd kan worden toegekend als standaard vrije tijd en als losse vrije dagen. Standaard vrije tijd is een periode bevattende ten minste twee vrije dagen en omvattende een vrije periode van ten minste 64 uur. Indien de periode slechts twee vrije dagen bevat, zal de eerstvolgende opdracht niet vóór 06.00 uur aanvangen.
- 5.3** Vrije tijds punten worden toegekend als volgt:
- (1) voor opdrachten, die vluchtopdrachten als werkend bemanningslid bevatten, 3 punten per gecorrigeerd werkuur;
 - (2) voor de overige tijdsgebonden opdrachten 3 punten per werkuur;
 - (3) voor reserve thuis 2 punten per uur reserve thuis;
 - (4) voor simulator-opdrachten 24 punten per opdracht;
 - (5) voor een dag beschikbaar 17 punten;
 - (6) voor een trainingssessie, zoals bedoeld in punt 2.2, 5 punten.
- Het minimum aantal punten voor een opdracht bedraagt 15.
- 5.4** Voor vliegers met een verminderde productie, zoals bedoeld in de artt. 5.8 en 9.6, wordt over elk jaar en bij dienstbeëindiging een totaalstelling gemaakt van de toegekende vrije tijds punten volgens de punten 5.3 en 8.3 alsmede van het aantal WRR-dagen. Indien het totale aantal WRR-dagen lager is dan het totaal van de toegekende vrije tijds punten gedeeld door 13,6 (productiefactor 80%), 11,05 (productiefactor 65%) resp. 8,5 (productiefactor 50%), zal het verschil - algebraïsch afgerond - aan de vlieger worden toegekend als extra vrije dagen.
- 5.5** Ter compensatie van de z.g. feestdagen worden aan de vlieger per jaar 4 extra vrije dagen toegekend. Voor vliegers die op 30 juni 1996 zijn tewerkgesteld bij KLM Cityhopper en die niet voor tewerkstelling bij de KLM in aanmerking komen, bedraagt dit aantal dagen 7 vermeerderd met 2 extra vrije dagen. Indien de vlieger slechts gedurende een deel van het jaar in actieve dienst is, wordt het aantal dagen pro rata berekend (naar boven afgerond op hele dagen).
- 5.6** Extra vrije dagen ingevolge de punten 5.4 en 5.5 worden, al dan niet aaneengesloten, gegeven op erkende feestdagen dan wel aansluitend op andere vormen van vrije tijd.

Paragraaf 6 - Indeling

- 6.1** De indeling wordt geacht van kracht te zijn om 10.00 uur op de vrijdag voorafgaande aan de periode waarop de indeling van toepassing is. Het is de verantwoordelijkheid van de vlieger zich van de indeling op de hoogte te stellen. De indeling omvat minimaal een periode van 35 dagen, te beginnen op een maandag en bestaat uit werkopdrachten en vrije tijd, welke zijn ingedeeld met inachtneming van de bepalingen in dit hoofdstuk. Elke week wordt aan de indeling een week toegevoegd.
- 6.2** De indeling dient te voldoen aan de in de Paragrafen 2 t/m 5 gestelde regels.
- 6.3** De indeling dient inzake de vrije tijd te voldoen aan de volgende regels:
- (1) Het maximale aantal aaneengesloten dagen waarop wordt gewerkt is 7 dagen.
 - (2) Per periode van 28 WRR-dagen dienen normaliter ten minste 8 vrije dagen vervat te zijn in standaard vrije tijdsperiodes; indien dit niet het geval is, wordt bovenstaande periode van 28 dagen verlengd tot 35 dagen waarin in elk geval 10 vrije dagen vervat

in standaard vrije tijdsperiodes dienen voor te komen.

Voor vliegers met een verminderde productie, zoals bedoeld in de artt. 5.8 en 9.6, gelden 12 resp. 15 vrije dagen (productiefactor 80%), 15 resp. 18,75 vrije dagen (productiefactor 65%) en 18 resp. 22,5 vrije dagen (productiefactor 50%) in plaats van 8 resp. 10 vrije dagen.

- (3) De rekening-courant vrije tijdspunten zal steeds om 24.00 uur worden berekend en zal dan in geval van een planningsberekening niet hoger zijn dan 100 punten. Indien de rekening-courant negatief zou worden, wordt deze op nul gezet, tenzij de negatieve stand wordt veroorzaakt door inwilliging van een verzoek van de vlieger en deze instemt met een negatieve stand. Alsdan kan de rekening-courant niet meer dan 85 punten negatief worden.
- (4) Indien op 7 aaneengesloten dagen gewerkt wordt, volgen daarna ten minste drie vrije dagen.
- (5) In een tijdvak liggend tussen twee standaard vrije tijdsperiodes zullen niet meer dan twee bekorte rusten worden gepland.
- (6) Per periode van 28 resp. 35 WRR dagen als genoemd in punt 6.3.(2) zal per vlieger het aantal nachtstops niet meer zijn dan X_n resp. Y_n en het aantal vroege aanmeldingen niet meer zijn dan X_v resp. Y_v .

De waarden X_n , Y_n , X_v en Y_v zullen na overleg met de VNV door de KLM worden vastgesteld.

- (7) Elke nachtstop wordt geboekt op een speciale rekening-courant ("nachtstopdagen"). Deze rekening-courant wordt afgebouwd door toekenning van 1 dag nachtstopverlof per 6 nachtstopdagen (niet samenvallend met de vrije dagen als bedoeld in punt 6.3.(2)) zodra de rekening-courant op of boven 6 nachtstops komt. Deze toekenning dient te geschieden binnen de eerstkomende drie indelingsweken.
 - (8) Indien in een tijdvak liggend tussen twee standaard vrije tijdsperiodes 5 of meer nachtstops zijn gepland, zal de daarop volgende vrije tijdsperiode ten minste 3 dagen omvatten, waarvan ten minste 1 dag wordt gerekend als "nachtstopverlof".
- 6.4** In een tijdvak liggend tussen twee standaard vrije tijdsperiodes zal in de planning niet meer dan 1 nachtvlucht worden opgenomen, die in principe aan het eind van die reeks zal worden geplaatst.
- 6.5** De vlieger heeft recht op het indienen van indelingsverzoeken. KLM Cityhopper zal dergelijke verzoeken inwilligen, indien en voor zover de dienstuitvoering dit naar haar oordeel toelaat.
- 6.6** KLM Cityhopper kan jaarlijks 2 premiedagen en tevens de dagen die voortvloeien uit be-williging tot de dag van uitvoering indelen.

Paragraaf 7 - Indelingswijzigingen

- 7.1** Alle ingedeelde vrije dagen zijn hard. Indien de vlieger na bewilliging afstand doet van zo een vrije dag en deze door KLM Cityhopper wordt gebruikt voor een opdracht, resulteert dit in het bijschrijven van 1 premiedag en 1 dag compensatie. De compensatie wordt geëffectueerd door bijschrijving van 17 punten op de rekening-courant vrije tijdspunten.
- 7.2** KLM Cityhopper mag de vlieger een indelingswijziging opdragen, indien:
- (1) de wijziging een opdracht betreft, welke in de eerste twee weken van de indeling

vermeld staat, mits de aanmeldingstijd van de (eventuele) nieuwe opdracht op het basisstation in hetzelfde tijdsblok of later valt dan de oorspronkelijke aanmeldingstijd* en de afmeldingstijd van de (eventuele) nieuwe opdracht op het basisstation in hetzelfde tijdsblok of vroeger valt dan de oorspronkelijke afmeldingstijd*. De tijdsblokken omvatten een duur van 4 uren en kunnen in overleg tussen KLM Cityhopper en VNV per seizoen gewijzigd worden; of

De tijdsblokken zijn thans als volgt vastgesteld:

02:00 uur t/m 05:59 uur;

06:00 uur t/m 09:59 uur;

10:00 uur t/m 13:59 uur;

14:00 uur t/m 17:59 uur;

18:00 uur t/m 21:59 uur;

22:00 uur t/m 01:59 uur.

** Als referentie gelden de oorspronkelijke aan- en afmeldingstijden van week 2. Indien tussentijds een indelingswijziging leidt tot een latere aanmeldingstijd geldt deze als nieuwe referentie. Indien tussentijds een indelingswijziging leidt tot een vroegere afmeldingstijd geldt deze als nieuwe referentie.*

- (2) de wijziging het invallen op een reserveopdracht betreft; of
- (3) het een wijziging van een reserveperiode betreft; of
- (4) de wijziging een opdracht betreft, welke in de derde t/m vijfde week van de indeling staat vermeld; of
- (5) de wijziging een opdracht betreft, waarbij op de dag van die opdracht niet op het basisstation wordt aan- en afgemeld.

7.3 Indien de vlieger na bewilliging instemt met een indelingswijziging welke niet voldoet aan het gestelde in punt 7.2, resulteert dit in het bijschrijven van 1 premiedag.

7.4 Bij het hersteldmelden na ziekte is, bij het totstandkomen van een nieuwe indeling, het gestelde in punt 7.2.(1) tot de eerstvolgende vrije tijdsperiode niet van toepassing. Voor de aldus verkregen indeling is het gestelde in punt 7.2.(1) wel van toepassing.

Paragraaf 8 - Uitvoeringsbepalingen

8.1 Indien als gevolg van de uitvoering een rust korter wordt dan gepland, blijft de bestaande indeling gehandhaafd ondanks het feit dat daardoor wellicht niet meer aan andere WRR-regels wordt voldaan, tenzij de rust korter wordt dan het wettelijk minimum + 1 uur.

8.2 Indien op het basisstation de rusttijd korter is dan 10:00 uur plus tweemaal de rijtijd, zal KLM Cityhopper voor accommodatie op of nabij het basisstation zorg dragen.

8.3 Indien in een tijdvak liggend tussen twee standaard vrije tijdsperiodes meer dan tweemaal een bekorte rust voorkomt, wordt bepaald hoeveel elk der bekorte rusten korter was dan 11:30 uur. Aan de hand van de som van deze tijden wordt per uur een punt bijgeschreven op de rekening-courant vrije tijdspunten.

8.4 De boeking van de in de punt 8.3 genoemde vrije tijdspunten vindt plaats bij de nacalculatie van de uitgevoerde opdrachten. Door de boeking van deze punten kan de rekening-courant boven 100 punten komen. De rekening-courant kan niet negatief worden.

8.5 Voor werknemers met een verminderde productie, zoals bedoeld in art. 5.8, is de productiefactor 100% tijdens de opleiding voor een andere functie en gedurende 2 maanden na de benoeming in die functie. Het salaris zal gedurende deze periode dienovereenkomstig wor-

den aangepast.

Op verzoek van de vlieger zal - in plaats van aanpassing van het salaris - de verhoogde productiefactor worden verrekend in vrije tijd, die wordt afgebouwd door per aaneengesloten periode van 10 dagen één vrije dag toe te kennen. Een dergelijk verzoek moet vóór de aanvang van de opleiding worden ingediend.

Indien verrekening in vrije tijd de geplande productie in gevaar brengt, kan KLM Cityhopper - na overleg met de VNV - het verzoek afwijzen of gedeeltelijk inwilligen.

Paragraaf 9 - Slotbepalingen

- 9.1** In overleg tussen de KLM en de VNV kan van dit Hoofdstuk worden afgeweken en kan worden beslist in gevallen waarin dit Hoofdstuk niet voorziet.

HOOFDSTUK 3 - DAGGELDEN

(1) Valuta van daggelden

Het daggeld wordt vastgesteld in lokale valuta. Betaling geschiedt eveneens in lokale valuta, tenzij KLM Cityhopper anders bepaalt; in het laatste geval wordt voor omrekening de z.g. gemiddelde interbancaire koers gebruikt.

De gemiddelde interbancaire koers is de wisselkoers die telkens aan het eind van een kalendermaand door de banken wordt vastgesteld op basis van de wisselkoersen die op elke dag van die kalendermaand om 13.00 uur op de valutabeurzen worden vastgesteld, en welke het evenwicht aangeeft tussen aan- en verkoop.

(2) Samenstelling daggelden

- a. Het daggeld is de som van de vergoedingen voor maaltijden en "sundries".
- b. Deze vergoedingen worden bepaald op grond van de prijzen (incl. fooien en belasting) van het hotel van verblijf en - afhankelijk van de omstandigheden - zo mogelijk drie plaatselijke restaurants van voldoende kwaliteit. Na aldus te zijn vastgesteld worden de vergoedingen tweemaal per jaar (op 1 april en op 1 oktober) geïndexeerd op basis van het door de Verenigde Naties gehanteerde indexcijfer.
- c. De vergoedingen voor maaltijden en de basisvergoedingen voor "sundries" voor elk station worden periodiek bekendgemaakt.
- d. Bij het vaststellen van het daggeld wordt rekening gehouden met het bedrag dat gemiddeld genomen is bespaard op uitgaven voor maaltijden die normaliter door de vlieger thuis zouden zijn gebruikt.

(3) Maaltijden

Als normen voor de maaltijden gelden:

ontbijt: vruchtensap, 2 eieren met ham, brood, boter en thee of koffie;

lunch : eenvoudige schotel en koffie;

diner : soep, hoofdschotel, dessert en koffie.

Indien de lokale omstandigheden daartoe aanleiding geven, kunnen in plaats van vergoeding een of meer maaltijden in natura worden verstrekt.

(4) Sundries

- a. De vergoeding voor "sundries" wordt vastgesteld op basis van de kosten ter plaatse van
 1. dranken,
 2. ontspanning,
 3. plaatselijk transport, indien geen kosteloos vervoer beschikbaar is,
 4. fooien.

De vergoeding voor "sundries" wordt per 24 uur vastgesteld en als volgt toegekend:

0	t/m	3 uren:	nihil
3.01	t/m	6 uren:	25%
6.01	t/m	12 uren:	50%
12.01	t/m	18 uren:	75%

18.01	t/m	24	uren:	100%
24.01	t/m	27	uren:	100%
27.01	t/m	30	uren:	125%
	enz.		enz.	

- b. Voor een verblijf van 3 uur of minder, doch langer dan 45 minuten, wordt per 1½ uur een frisdrank voor rekening van KLM Cityhopper verstrekt.

(5) Herberekening

Aan de hand van de actuele vluchtgegevens zal KLM Cityhopper een herberekening van elke reis maken. Het tekort of teveel ten opzichte van opgenomen voorschotten wordt met het salaris verrekend.

(6) Reinigen van kleding

- a. De kosten van wassen, chemisch reinigen en/of persen van tijdens een reis met een afwezigheid van de standplaats van vier of meer nachten gebruikte kleding zijn voor rekening van KLM Cityhopper.
- b. Onafhankelijk van punt 6a worden de kosten van het chemisch reinigen van uniformkleding, zoals genoemd in Bijlage 21, Hoofdstuk 4, punt 5, tijdens verblijf buiten de standplaats na terugkeer op de standplaats aan de vlieger vergoed tegen overlegging van een nota.

(7) Motivering van daggelden

De vaststelling van de hoogte van de daggelden en de wijze van uitkering zullen door KLM Cityhopper worden gemotiveerd ten overstaan van de VNV, die dit kan delegeren aan de groepscommissie.

(8) Uitvoeringsbepalingen

Ter uitvoering van dit Hoofdstuk zijn nadere bepalingen vastgesteld.

HOOFDSTUK 4 - UNIFORMREGELING**(1) Algemeen**

Uniformkleding en accessoires worden de vlieger ter beschikking gesteld volgens de in de punten 2, 3 en 4 genoemde normen en voorwaarden; de overige bij het uniform te dragen kledingstukken zijn voor rekening van de vlieger.

Ter beschikking gestelde uniformkleding en accessoires blijven het eigendom van KLM Ciyhopper.

(2) Verstrekking

De standaardverstrekking van uniformkleding en accessoires bestaat uit:

	1e verstrekking (bij indiensttreding)	aanvulling op aanvraag
<u>Mannelijke vliegers</u>		
Uniform-overjas	1	1 na 4 jaar
Pet	1	1 na 1½ jaar
Uniformjasje	2	1 na 1½ jaar
Pantalon	3	2 na 1½ jaar
Overhemd	5	4 na 1½ jaar
Stropdas	2	1 na 1 jaar
Trui	1	1 na 1½ jaar
Riem	1	1 na 3 jaar
Kleine koffer**	1	1 na 6 jaar
Wing	2	2 na 1½ jaar
Schouderdistinctieven	2 paar	1 paar na 1 jaar
<u>Vrouwelijke vliegers</u>		
Uniform-overjas	1	1 na 4 jaar
Pet	1	1 na 1½ jaar
Uniformjasje	2	1 na 1½ jaar
Broekrok e/o pantalon	3	2 na 1½ jaar
Blouse	5	4 na 1½ jaar
Shawl	2	1 na 1½ jaar
Trui	1	1 na 1½ jaar
Ceintuur	1	1 na 3 jaar
Winterlaarzen*	1	1 na 3 jaar
Handtas	1	1 na 3 jaar
Kleine koffer**	1	1 na 6 jaar
Wing	2	2 na 1½ jaar
Schouderdistinctieven	2 paar	1 paar na 1 jaar

* De winterlaarzen worden verstrekt naar behoefte, waarbij een eigen bijdrage ter hoogte van de kosten in rekening wordt gebracht.

** Naar behoefte wordt een grote koffer verstrekt. Voor zowel de grote als de kleine koffer wordt uitgegaan van een "fabrieksnieuwe" koffer.

Aan de vlieger worden extra overhemden resp. blouses, truien en accessoires tegen betaling ter beschikking gesteld, indien hij het op prijs stelt op wat ruimere schaal over deze artikelen te beschikken.

Herverstrekking vindt plaats op verzoek van de vlieger, zodra na de aangegeven periode vervanging noodzakelijk blijkt. Eerdere verstrekking van uniformkleding en accessoires kan plaatsvinden met machtiging van Hoofd Vliegdiens KLM Cityhopper.

(3) Mouwdistinctieven

- a. De mouwdistinctieven zijn gebonden aan de uitgeoefende functie, en wel als volgt:
- | | | |
|----------|---|--|
| 4 banden | : | gezagvoerder; |
| 3 banden | : | 1e officier; |
| 2 banden | : | 1e officier in eerste route-opleiding na indiensttreding; |
| 1 band | : | vliegers die na indiensttreding nog geen vliegende functie hebben. |
- b. De vlieger is verplicht tot het dragen van de hierboven genoemde mouwdistinctieven, en wel – indien het een functie met een hoger aantal banden betreft – met ingang van de benoemingsdatum, dan wel – indien het een functie met een geringer aantal banden betreft – met ingang van de aanvangsdatum van de opleiding voor deze functie.

(4) Uniformbijdrage

De vlieger aan wie uniformkleding en accessoires ter beschikking zijn gesteld, is aan KLM Cityhopper een uniformbijdrage verschuldigd van € 6,06 per maand; deze bijdrage wordt maandelijks op de hem toekomende betalingen ingehouden.

De uniformbijdrage is niet verschuldigd bij arbeidsongeschiktheid van langer dan 1 kalendermaand, alsmede na inlevering van de uniformkleding en accessoires.

(5) Onderhoud uniformkleding

Het chemisch reinigen van uniformkleding (t.w. uniform-overjas, uniformjasje, pantalon, broekrok en shawl) is voor rekening van KLM Cityhopper met inachtneming van Bijlage 21, Hoofdstuk 3, punt 6.

(6) Einde arbeidsovereenkomst

Bij het einde van de arbeidsovereenkomst dient de vlieger de uniformkleding en accessoires die hem ter beschikking zijn gesteld, in te leveren met uitzondering van overhemden/blouses, stropdassen/shawls, truien en riemen/ceintuurs.

WETSTEKSTEN**BEHORENDE BIJ DE CAO****NIEUW BURGERLIJK WETBOEK****art. 7: 628**

- (1) De werknemer behoudt recht op loon indien hij de overeengekomen arbeid niet heeft verricht door een oorzaak die in redelijkheid voor rekening van de werkgever behoort te komen.

art. 7: 629

- (1) Voor zover het loon niet meer bedraagt dan het maximum dagloon, bedoeld in artikel 9, eerste lid, van de Coördinatiewet Sociale Verzekering, behoudt de werknemer voor een tijdvak van tweeënvijftig weken recht op 70% van het naar tijdruimte vastgestelde loon, maar ten minste op het voor hem geldende wettelijke minimumloon, indien hij de bedongen arbeid niet heeft verricht omdat hij daartoe door ziekte of door zwangerschap of bevalling verhinderd was. Indien de werkgever de aangifte, bedoeld in artikel 38, eerste lid, van de Ziektewet later doet dan in dat artikel is voorgeschreven, wordt dit tijdvak met de duur van de vertraging verlengd.
- (2) Voor de werknemer die ten behoeve van zijn werkgever uitsluitend of nagenoeg uitsluitend huiselijke of persoonlijke diensten op minder dan drie dagen per week verricht, geldt het in lid 1 bedoelde recht voor een tijdvak van zes weken.
- (3) De werknemer heeft het in het eerste lid bedoelde recht niet:
 - a. indien de ziekte door zijn opzet is veroorzaakt of het gevolg is van een gebrek waarover hij in het kader van een aanstellingskeuring valse informatie heeft verstrekt en daardoor de toetsing aan de voor de functie opgestelde belastbaarheidseisen niet juist kon worden uitgevoerd;
 - b. voor de tijd, gedurende welke door zijn toedoen zijn genezing wordt belemmerd of vertraagd;
 - c. voor de tijd, gedurende welke hij, hoewel hij daartoe in staat is, zonder deugdelijke grond passende arbeid voor de werkgever of voor een door de werkgever met toestemming van het Landelijk instituut sociale verzekering aangewezen derde, waartoe de werkgever hem in de gelegenheid stelt, niet verricht.
- (4) Artikel 628 lid 2 is van overeenkomstige toepassing. Het loon wordt voorts verminderd met het bedrag van de inkomsten, door de werknemer in of buiten dienstbetrekking genoten voor werkzaamheden die hij heeft verricht gedurende de tijd dat hij, zo hij daartoe niet verhinderd was geweest, de bedongen arbeid had kunnen verrichten.
- (5) De werkgever is bevoegd de betaling van het in lid 1 bedoelde loon op te schorten voor de tijd, gedurende welke de werknemer zich niet houdt aan door de werkgever schriftelijk gegeven redelijke voorschriften omtrent het verstrekken van de inlichtingen die de werkgever behoeft om het recht op loon vast te stellen.
- (6) De werkgever kan geen beroep meer doen op enige grond het loon geheel of gedeeltelijk niet te betalen of de betaling daarvan op te schorten, indien hij de werknemer daarvan geen kennis heeft gegeven onverwijld nadat bij hem het vermoeden van het bestaan daarvan is gerezen of redelijkerwijs had behoren te rijzen.
- (7) Artikel 628 lid 3 is van overeenkomstige toepassing.

- (8) Van dit artikel kan ten nadele van de werknemer slechts in zoverre worden afgeweken dat bedongen kan worden dat de werknemer voor de eerste twee dagen van het in lid 1 en 2 bedoelde tijdvak geen recht op loon heeft.
- (9) Voor de toepassing van de leden 1 en 8 worden perioden waarin de werknemer ten gevolge van ziekte verhinderd is geweest zijn arbeid te verrichten, samengeteld, indien zij elkaar met een onderbreking van minder dan vier weken opvolgen.

art. 7: 677

- (1) Ieder der partijen kan de arbeidsovereenkomst zonder opzegging of zonder inachtneming van de voor opzegging geldende bepalingen doen eindigen, doch de partij, die dit doet zonder dat de wederpartij daarin toestemt, is schadeplichtig, tenzij zij de dienstbetrekking aldus doet eindigen om een dringende, aan de wederpartij onverwijld medegedeelde reden.

art. 7: 678

- (1) Voor de werkgever worden als dringende redenen in de zin van lid 1 van 677 van het voorgaande artikel beschouwd zodanige daden, eigenschappen of gedragingen van de werknemer, die ten gevolge hebben, dat van de werkgever redelijkerwijze niet kan gevergd worden de arbeidsovereenkomst te laten voortduren.

REGELING TOEZICHT LUCHTVAART

behorende bij de Luchtvaartwet

art. 26

- (1) De termijn van geldigheid van een bewijs van bevoegdheid en van de daarin gestelde bevoegdverklaringen wordt telkens verlengd voor ten hoogste het in art. 25 aangegeven tijdvak. De verlenging geschiedt, indien de houder op een door de directeur-generaal vastgestelde wijze heeft aangetoond, dat hij zijn bekwaamheid heeft behouden. Bij niet voldoen aan het bovenstaande geschiedt de verlenging niet dan nadat de houder opnieuw met goed gevolg een volledig of gedeeltelijk examen voor het desbetreffende bewijs en de daarin gestelde bevoegdverklaringen heeft afgelegd.
Het niet verlengen kan beperkt blijven tot een of meer in het bewijs gestelde bevoegdverklaringen. Voorts geschiedt de verlenging voor wat betreft een vliegbewijs, een zweefvliegbewijs of een bewijs van bevoegdheid als ballonvoerder, navigator of boordwerktuigkundige slechts, indien de houder opnieuw met goed gevolg een keuring heeft ondergaan.

art. 28

- (1) Een bewijs van bevoegdheid wordt ingetrokken, indien de houder de geschiktheid voor het uitoefenen van de in het bewijs vermelde bevoegdheden blijktens de uitslag van een keuring dan wel van een examen heeft verloren.

REGELING VERGADERTIJD (VOOR VNV-LEDEN)**1. Uitgangspunten**

1.1 Artikel 3.3 van de CAO regelt de vergadertijd als volgt:

"De KLM stelt per jaar 1264 mandagen ter beschikking aan de VNV, te gebruiken door verenigingsfunctionarissen voor verenigingsactiviteiten, inclusief het deelnemen aan door de KLM met de VNV te houden vergaderingen. De distributie van deze dagen over de diverse functies en divisies wordt periodiek in overleg vastgesteld. Niet in het betreffende jaar gebruikte dagen vervallen."

De vliegers stellen per jaar 1 feestdag ter beschikking van de VNV voor verenigingsactiviteiten.

1.2 Indien het geplande aantal dagen in een functie in de uitvoering niet voldoende blijkt, zal in overleg tussen KLM en VNV worden vastgesteld op welke wijze de vliegers in de betrokken functie vrije tijd zullen afstaan om het benodigde aantal dagen te bereik-

1.3 Het is de verantwoordelijkheid van de VNV om door het aanvragen van het aantal verenigingsdagen ook de sociale aspecten van de werkzaamheden ten bate van de VNV te regelen.

2. Uitvoeringstechniek

2.1 De VNV geeft tijdig - d.w.z. voordat de indeling wordt gemaakt - aan de Planning & Rotation Department op welke vliegers een bepaald aantal dagen en zo nodig op welke data ten bate van de VNV vrij van dienst willen zijn.

Indien gewenst kan deze opgave geschieden in de vorm van een continu verlopend indelingspatroon.

2.2 Indien de dienst dit toelaat, wordt het gevraagde aantal dagen vrij van dienst op de gevraagde data gegeven.

3. Uitvoeringsprocedure en administratie

3.1 De administratie van de verenigingsdagen wordt bijgehouden door de KLM.

3.2 De VNV dient bij elke aanvraag aan te geven:

- op welke datum de betrokken vlieger vrij van dienst dient te zijn;
- hoeveel verenigingsdagen aan de betrokken vlieger dienen te worden toegekend.

Deze vorm van aanvragen biedt de mogelijkheid het "sociaal verlof" voor verenigingsactiviteiten op door de KLM te bepalen data te laten vallen, voor zover deze ligging voor de VNV niet aan bepaalde data gebonden is.

3.3 De KLM zal er voor zorgdragen dat de gevraagde data vrij van dienst - voor zover de dienst dit toelaat - gegeven worden in de vorm van verenigingsdagen of elke andere vorm van vrije tijd.

Verder zal de KLM er voor zorgen dat het gevraagde aantal verenigingsdagen wordt toegekend.

Het aantal vrije dagen waarop de betrokken vlieger in het kader van deze regeling recht heeft, zal op de indeling van de betrokken vlieger worden vermeld.

- 3.4 Indien de door de vereniging gevraagde tijd vrij van dienst zodanig valt, dat voordien en/of nadien geen nuttig gebruik van de betrokken vlieger kan worden gemaakt, zal met betrekking tot de aanvraag door de KLM overleg worden gepleegd met de VNV. De VNV zal alsdan beslissen of zij de gevraagde data vrij van dienst wil handhaven onder aanvaarding van de extra benodigde dagen als verenigingsdagen. Indien gevraagde dagen vrij van dienst worden geannuleerd door de VNV, dan worden deze alleen dan niet in rekening gebracht, indien de betrokken vlieger alsnog nuttig kan worden gebruikt.
- 3.5 De KLM zal maandelijks aan de VNV opgave doen van de individueel toegekende verenigingsdagen en van de totaalstand per functie.

CONTROLEVOORSCHRIFTEN BIJ ZIEKTE**(1) a. Melding bij ziekte in Nederland**

Als u ten gevolge van ziekte meent niet te kunnen werken, moet u zich meteen, in ieder geval op de eerste ziektedag binnen 1 uur na aanvang van uw dienst ziek melden of laten melden bij de Cockpit Crew Controller KLM of de afdeling Productie van KLM Cityhopper én bij KLM Arbo Services, waarbij u uw personeelsnummer en het adres waar u tijdens uw ziekte verblijft, opgeeft.

Telefoonnummer KLM Arbo Services:
Amsterdam: (020) 6491401 (24 uur per dag bereikbaar)

Telefoonnummer Cockpit Crew Controller KLM:
Amsterdam: (020) 3041720

Telefoonnummer afdeling Productie KLM Cityhopper:
Amsterdam: (020) 6496844

Wordt u tijdens uw werktijd ziek, dan bent u verplicht meteen bovenstaande procedure te volgen.

Indien u weer hersteld bent moet u meteen dezelfde hierboven genoemde personen/afdelingen hiervan inlichten.

b. Melding bij ziekte in het buitenland**Ziekte tijdens (dienst)reis**

Wordt u tijdens een verblijf in het buitenland ziek dan moet u zich bij de service manager van de KLM-vestiging in het land van verblijf melden onder opgave van uw volledige ziekte-adres aldaar en uw personeelsnummer. U moet zich zo mogelijk ziek melden bij de gezagvoerder.

U kunt gecontroleerd worden door een door de KLM aangewezen (lokale) arts.

Indien u tijdens het verblijf in het buitenland weer hersteld bent, moet u zich bij genoemde service manager hersteld melden.

Ziekte tijdens vakantie

Wordt u tijdens uw vakantie ziek, dan moet u zich ziek en hersteld melden volgens de procedure van 1a.

U kunt gecontroleerd worden door een door de KLM aangewezen (lokale) arts. Bij terugkeer moet u de medische verklaring inleveren bij KLM Arbo Services.

(2) Thuisblijven

De eerste 3 weken van uw ziekte bent u verplicht binnenshuis te blijven op het door u opgegeven adres op de volgende uren:

- 's ochtends van 10.00 - 12.00 uur;
- 's middags van 13.30 - 17.00 uur.

Wel mag u gedurende genoemde tijden voor een bezoek naar uw behandelend arts. Op de overige tijden kunt u zich buitenshuis begeven, voor zover uw gezondheidstoestand dit toelaat. Het is mogelijk dat u met de rapporteur Arbeidsverzuim andere afspraken maakt. De rapporteur Arbeidsverzuim neemt vooraf contact op met de Vice President Operations resp. Hoofd Vliegdiens (KLM Cityhopper) en geeft de gemaakte afspraken door aan de Vice President Operations resp. Hoofd Vliegdiens (KLM Cityhopper).

Uitsluitend indien uw medische toestand dit vereist, bent u verplicht ook na de eerste 3 weken tijdens bovengenoemde uren thuis te blijven. Uw Vice President Operations resp.

Hoofd Vliegdiens (KLM Cityhopper) deelt u dit, na advies van de bedrijfsarts, vóóraf mede.

(3) Maak bezoek mogelijk

U moet (telefonisch) bereikbaar zijn voor uw Vice President Operations resp. Hoofd Vliegdiens (KLM Cityhopper), de door de KLM aangewezen arts of de rapporteur Arbeidsverzuim.

U bent verplicht het bovengenoemde personen mogelijk te maken u op het door u opgegeven adres (zie 1a) te bezoeken. Is er - terwijl u thuis bent - iets bijzonders aan de hand (b.v. de bel is stuk of er is niemand in huis die de deur kan opendoen), dan moet u maatregelen nemen zodat uw Vice President Operations resp. Hoofd Vliegdiens (KLM Cityhopper), de arts of de rapporteur Arbeidsverzuim u toch kan bereiken. Bent u niet thuis, dan moet u ervoor zorgen dat zij op uw adres kunnen vernemen waar u op dat moment bent.

(4) Wijziging (verpleeg)adres

Verandert u tijdens uw ziekte van adres (door b.v. verzorging elders, verhuizing, opname in ziekenhuis etc.), dan moet u dit zo snel mogelijk, in ieder geval binnen 24 uur, doorgeven aan uw Vice President Operations resp. Hoofd Vliegdiens (KLM Cityhopper) en aan KLM Arbo Services.

(5) Vertrek naar en verblijf in het buitenland

Tijdens uw ziekte is vertrek naar en verblijf in het buitenland wegens vakantiedoelinden niet toegestaan, tenzij zich een bijzondere medische of sociale indicatie voordoet en uw bedrijfsarts namens de Vice President Operations resp. Hoofd Vliegdiens (KLM Cityhopper) u hiervoor uitdrukkelijk *schriftelijk* toestemming heeft gegeven. Wordt u tijdens het verblijf in het buitenland ziek, dan moet u dit melden op de manier zoals in punt 1b is aangegeven.

(6) Op het spreekuur komen

Indien u een oproep krijgt te verschijnen op het spreekuur van de door de KLM aangewezen arts of rapporteur Arbeidsverzuim of een door de KLM aangewezen medisch specialist, dan bent u verplicht te komen, ook als u van plan bent om de dag na de oproep of op een latere dag weer aan het werk te gaan. Heeft u een geldige reden om niet te komen (b.v. bedlegerigheid), dan moet u dit meteen laten weten. (Op de oproepkaart van de afdeling Bedrijfsgezondheidszorg is vermeld hoe u dit kunt doen.) Uiteraard moet u dan, behalve voor bezoek aan de behandelend arts of indien u uw werk weer hervat, op uw ziekte-adres binnen blijven tot het eerstvolgende bezoek van uw Vice President Operations resp. Hoofd Vliegdiens (KLM Cityhopper), de door de KLM aangewezen arts of rapporteur Arbeidsverzuim, zodat deze in de gelegenheid is u te bezoeken. U hoeft niet op het spreekuur te verschijnen, indien u inmiddels uw werk heeft hervat.

(7) Onder behandeling stellen

Bij ziekte moet u zich - in uw eigen belang - binnen redelijke termijn onder behandeling van uw huisarts, medisch specialist of (in het buitenland) een lokale arts stellen en hun voorschriften opvolgen.

(8) Genezing niet belemmeren

U dient zich tijdens uw ziekte zo te gedragen dat u uw genezing niet belemmert.

Van belemmering kan sprake zijn bij bijvoorbeeld sportbeoefening of deelname aan het uitgaansleven.

(9) Werken tijdens ziekte

Tijdens uw ziekte mag u geen werkzaamheden verrichten, tenzij het werkzaamheden betreft die in verband met uw herstel zijn voorgeschreven of waarvoor u *schriftelijke* toestemming heeft gekregen van de daartoe door de KLM aangewezen arts.

(10) Hervatten werkzaamheden

Zodra u weer in staat bent aan het werk te gaan, hoeft u niet een speciale opdracht van de bedrijfsarts of uw Vice President Operations resp. Hoofd Vliegdiens (KLM Cityhopper) daartoe af te wachten. U deelt de datum van de hervatting van uw werkzaamheden mee aan de Cockpit Crew Controller KLM of de afdeling Productie van KLM Cityhopper én bij KLM Arbo Services.

Ook als u weer in staat bent aan het werk te gaan, maar u heeft geen werk, dan deelt u dit mee aan de Cockpit Crew Controller KLM of de afdeling Productie van KLM Cityhopper én bij KLM Arbo Services.

(11) Terugkeer uit het buitenland

Indien bij verblijf buiten Nederland u zichzelf geschikt acht of u wordt na controle geschikt geacht terug te kunnen reizen, moet u direct of (tijdens een vastgestelde vakantie) uiterlijk op de laatste dag van uw vakantie terugkeren en onmiddellijk na aankomst KLM Arbo Services telefonisch op de hoogte stellen van uw terugkeer.

(12) Bezwaren tegen hersteldverklaring

Heeft de door de KLM aangewezen arts verklaard dat u in staat bent uw werk geheel of gedeeltelijk te hervatten, maar bent u het daarmee niet eens, dan moet u uw bezwaren meteen aan de Cockpit Crew Controller KLM of de afdeling Productie van KLM Cityhopper én de bedrijfsarts van de KLM meedelen.

De bedrijfsarts zal u dan behulpzaam zijn bij het volgen van de daartoe strekkende procedure.

(13) Werkingsfeer

De Controlevoorschriften blijven de gehele periode waarin u ziek bent op u van toepassing.

REGELING SANCTIEBELEID OVERTREDING CONTROLEVOORSCHRIFTEN**(1) Procedure**

De procedure bestaat uit de volgende stappen:

- a. Blijkt de werknemer de voorschriften te hebben overtreden, dan wordt de administrateur van KLM Arbo Services hiervan op de hoogte gesteld. Deze licht de werknemer in over deze overtreding en verzoekt een reactie. Voert de werknemer een medisch excuus aan, dan wordt dit voorgelegd aan de bedrijfsarts.
- b. Staat vast dat het door de werknemer aangevoerde excuus geen medische grondslag heeft, dan geeft de administrateur van KLM Arbo Services alle informatie door aan de personeelfunctionaris.
- c. Na een onderhoud tussen de werknemer, Vice President Operations resp. Hoofd Vliegdiens (KLM Cityhopper) en personeelfunctionaris adviseert de personeelfunctionaris de Vice President Operations resp. Hoofd Vliegdiens (KLM Cityhopper) en welke sanctie opgelegd kan worden. Indien de personeelfunctionaris van mening is dat de overtreding zou kunnen leiden tot het opleggen van de disciplinaire maatregel genoemd onder punt 3.3.3 van deze regeling, dan dient onverwijld de in art. 12.1 van de CAO voorgeschreven procedure te worden gevolgd.
- d. De sanctie wordt door de Vice President Operations resp. Hoofd Vliegdiens (KLM Cityhopper) aan de werknemer meegedeeld en vervolgens uitgevoerd door de personeelfunctionaris.

(2) Overtreding

Bij overtreding van de Controlevoorschriften dient er een nauwkeurige afweging plaats te vinden van de ernst van de overtreding, de door de werknemer aangevoerde omstandigheden en de op te leggen sanctie. Iedere sanctie moet op de specifieke individuele situatie worden afgestemd. De lijst geeft een aantal voorbeelden en is niet uitputtend bedoeld.

(3) Sancties

- | | | | |
|-----|--|---|--|
| 3.1 | Herinnering aan Controlevoorschriften | - | Overtreding Controlevoorschriften is niet of vrijwel niet aan werknemer te wijten. |
| 3.2 | Schriftelijke waarschuwing | - | <p>Werknemer heeft zich niet ziekgemeld bij Vice President Operations resp. Hoofd Vliegdiens (KLM Cityhopper).</p> <p>Een adreswijziging is niet, niet tijdig of onjuist doorgegeven.</p> <p>Ziekmelding is te laat doorgegeven, maar het is de eerste maal dat werknemer zich te laat ziek meldt.</p> |
| 3.3 | Weigering aanvulling salaris bij ziekte tot 100% | - | <p>Werknemer is niet thuis bij bezoek en heeft geen redelijk excuus.</p> <p>Werknemer is zonder redelijk excuus niet verschenen op het spreekuur.</p> |

- Werknemer heeft zonder toestemming werkzaamheden verricht.
- Werknemer is in het jaar, voorafgaand aan de dag waarop de overtreding plaatsvond, ook in overtreding geweest.
- Werknemer heeft tijdens ziekteperiode twee of meer lichtere overtredingen gepleegd (weigering tot aanvulling salaris gaat in vanaf eerste dag tweede overtreding).

Voor wat betreft de ernst van de overtredingen moet het in alle gevallen gaan om in punt 3.2 genoemde of gelijksoortige overtredingen.

N.B. Afhankelijk van de ernst van de overtreding(en) wordt de duur van de weigering bepaald. De duur van de weigering zal niet meer dan 3 maanden kunnen bedragen.

(4) Doorbetaling wettelijk minimumloon

Bij achterwege laten van de aanvulling bij ziekte behoudt de werknemer recht op 70% van het voor hem geldende loon c.q. ten minste het voor hem geldende minimumloon.