

# Q&A FNV CABINE - 19 JAN 2018

Deze Q&A bestaat uit drie onderdelen:

- |    |                                       |            |
|----|---------------------------------------|------------|
| 1. | Q&A van FNV Cabine over het proces    | Pag. 2     |
| 2. | Q&A van KLM over het herziene eindbod | Pag. 3 - 6 |
| 3. | Nog onbeantwoorde vragen aan KLM      | Pag. 7 - 8 |

De vergelijking in aantallen cabin crew per vliegtuigtype voor de -1 CA maatregel, in de huidige situatie en na eventuele invoering van dit herziene eindbod staat [hier](#). Deze vergelijking is opgesteld door FNV Cabine en bevestigd door KLM.

## 1) Q&A van FVN Cabine over het proces

**FNV Cabine geeft m.b.t. de ledenraadpleging over het herziene eindbod een negatief advies aan de leden, waarom? De cao-onderhandelaars weten toch dat onderhandelen geven en nemen is en dat een CAO inzet nooit volledig wordt behaald?**

In het herziene eindbod zijn voorstellen van FNV Cabine (deels) overgenomen. De grootste besparing komt echter uit de CBS. De uitkomst: Alle M-Class CA's krijgen een groter werkgebied en de (A)P gaat in de sterkte op vrijwel alle ICA machines. Hiermee wordt structureel 30 miljoen euro per jaar bespaard, zonder modernisering. Dat hadden de bonden deze zomer ook na één onderhandelingsronde kunnen afspreken.

Dit akkoord doet in de ogen van FNV Cabine geen recht aan alle inspanningen van het korps tegen de -1 CA maatregel en de oproep van onze leden voor modernisering en slimme alternatieven. Wij maken onze beoordeling op basis van wat er nu op tafel ligt. Hierin ontbreken harde garanties over het nieuwe product en de werkbaarheid aan boord. FNV Cabine zet in op heldere en dichtgetimmerde afspraken. Dat voorkomt repareren achteraf.

Onze ervaringen uit het verleden leren dat terug onderhandelen weinig succesvol is. Wij hebben ingezet op productiviteitsverhoging met dezelfde bezetting en hetzelfde aantal leidinggevenden aan boord, doordat leidinggevenden tewerkstellingen combineren en iedereen Europa en ICA vliegt. Dit is toekomstbestendiger, geeft meer variatie, verdeelt de lusten en lasten eerlijker en is voor het bedrijf efficiënter. Vanuit dit brede perspectief is de CBS-wijziging nu beoordeeld.

**Een ledenraadpleging kan twee kanten op gaan. Het cao-onderhandelingstraject is lang en pijnlijk gebleken en ik ben bang dat FNV Cabine uiteindelijk door gebrek aan vertrouwen in een betere afloop haar eigen hand overspeelt. Dat pleit toch voor een ander stemadvies?**

Wij beoordelen als FNV Cabine ons stemadvies aan de hand van de inhoud. Vervolgens is het aan onze leden om zich goed te laten informeren over de inhoud. Wij faciliteren hierin via diverse kanalen zoals onze nieuwsbrieven, een uitgebreide Q&A, de helpdesk en onze informatiesessies. Ieder lid stemt mee en zo wordt democratisch het definitieve oordeel van FNV Cabine bepaald. De achterban beslist!

FNV Cabine is altijd zuiver geweest in het proces en naar KLM toe "Wij voeren geen onderhandelingen zonder toezegging dat de -1 CA maatregel wordt teruggedraaid en wij voeren geen overleg gedurende de lopende motiveringsactie die is gestart per 1 oktober 2017."

Ook bij de verzwaring van de acties hebben wij de juiste stappen doorlopen en hebben KLM geïnformeerd en in de gelegenheid gesteld om deze verzwaring te voorkomen. Overigens, de VNC-delegatie gaf een negatief stemadvies over het eindbod van KLM van augustus en organiseerde daarvoor een werkonderbreking van één uur op 15 september. Een aantal maanden later ligt er na informeel overleg dit KLM-VNC akkoord.

**Nu KLM en VNC een akkoord hebben, wat denkt FNV Cabine dan nog te kunnen bereiken?**

Juridisch gezien kan KLM met één bond een CAO afsluiten. Als de leden van FNV Cabine in grote meerderheid nee zeggen en bereid zijn om een stevige vuist te maken, dan kunnen we verbeteringen afspreken. Ook VNC leden kunnen zich hierbij aansluiten. Als de leden van FNV Cabine instemmen, dan is er een CAO met drie partijen tot stand gekomen. Afhankelijk van ons ledenoordeel, bepalen we gezamenlijk wat dat betekent voor het vervolg.

## 2) Q&A van KLM over het herziene eindbod

### Product

#### **Is het aangepaste product getest en hoe ziet het er dan uit?**

Het aangepaste product dat met de nieuwe CBS van kracht gaat, moet nog een exacte invulling krijgen. De uitwerking van de serviceaanpassingen met een efficiëntere werkmethode gebeurt samen met de Groepscommissie 31 waarin een korpsbrede vertegenwoordiging zit.

Op de Airbus is onlangs getest met onder andere 52 maaltijden<sup>1</sup> in een trolley. Dat product, bestaande uit een halve tray met een aparte dessertservering, kan als basis dienen van het nieuw te ontwikkelen product op andere ICA machines. Op detailniveau moet dit nog verder worden uitgewerkt.

#### **Wat merkt de passagier van deze aanpassing?**

De passagier krijgt een product dat past bij de kwaliteit die KLM beoogt, waarbij de productinvulling qua volume vergelijkbaar is met de 2/3 tray. Uit de tests op de Airbus blijkt dat dit goed mogelijk is, de passagierswaardering voor dit product was hoog.

#### **Hoe wordt zeker gesteld dat dit product in de toekomst niet wordt uitgebreid?**

In dit akkoord is een minimale rust vastgelegd voor vluchten vanaf 8 uur bloktijd. Hierdoor is de beschikbare tijd voor de service gemaximeerd. KLM zal daarmee zorgen dat het product en de werkmethode zodanig ingericht zijn dat het binnen deze tijd past.

### Nieuwe invulling cabinebemanning samenstelling (CBS)

#### **Is de aangepaste CBS hetzelfde als -1 CA maar dan op alle ICA vluchten?**

In aantal komt de nieuwe CBS overeen met -1 CA op een groot deel van de vloot, maar de invulling hiervan aan boord is wezenlijk anders. We combineren invoering van de nieuwe CBS met invoering van een aangepast product dat zorgt voor een efficiëntere service. Bovendien krijgt de purser een actievere rol in de service met een eigen werkgebied dat is afgetoet op maximaal 26 stoelen.

**Wat wordt de fysieke positie aan boord van de P in de sterkte?** De purser heeft als basispositie de achterste galley.

**De purser heeft per type een verschillend aantal stoelen. Hoe werkt dat in de praktijk?** Het aantal stoelen in de service is voor de purser gemaximeerd op 26. Hiermee is de ruimte voor de leidinggevende en CRM-taken geborgd. Daarnaast formaliseren we hiermee dat de purser actiever gaat helpen in de uitvoering, zoals in de praktijk al vaak gebruikelijk is.

**Waarom is er afgesproken om op de A330/200 de SP 'hands on taken' te geven?** De SP is verantwoordelijk voor het resultaat van de vlucht met de nadruk op actieve ondersteuning in de C-class. Voor een betere verdeling van het werk is ervoor gekozen om 1 tweebander in de C-class tewerk te stellen met een actievere ondersteunende rol van de SP. Hiermee kan 1 CA52 worden toegevoegd aan het M-class team. De purser heeft op de A330/200 weliswaar geen eigen werkgebied meer maar blijft ook in deze situatie actief helpen in de uitvoering.

---

<sup>1</sup> Aanvulling FNV Cabine: deze test heeft niet plaatsgevonden in overleg met de medezeggenschap (CIST).

## **Is de 'purser boven de sterkte' definitief verleden tijd?**

Ja, de formele tewerkstelling 'boven de sterkte' verdwijnt voor de purser met dit akkoord.

**In het akkoord staan afspraken over de CA/pax ratio in de M-class. Er staat ook dat niet weer eenzijdig -1 CA kan worden doorgevoerd, maar over bijvoorbeeld de C-class is niets vastgelegd. Heeft KLM dan niet toch de mogelijkheid om -1 CA alsnog in te voeren?** Het invoeren van -1 CA in de WBC op de bestaande vloot is niet realistisch. Dit zou een hele grote impact hebben op onze premium passagiers. In het akkoord staat bovendien dat bij de introductie van nieuwe vliegtuigtypes KLM in overleg zal treden met de cabinebonden. Daarmee is het opnieuw toepassen van -1 CA niet mogelijk.

## **Europa**

**Waarom is ervoor gekozen om de B737-700 standaard met 4 cabineleden te vliegen?** Er is gezocht naar verlichtende maatregelen op de 737. Gekozen is om de 737-700 standaard met 4 cabineleden te vliegen omdat de -700 als zwaar wordt ervaren en hiermee een werkdrukverlichting wordt gerealiseerd. Bovendien verdwijnen jumpers doordat op de -700 en -800/900 evenveel CA's ingedeeld worden. Hierdoor blijft de bemanning samen en ontstaat meer gelijkloop in BIPS.

## **Wordt de B737-700 binnenkort uitgefaseerd?**

Slechts een deel van de 737-700's (10 van de 18) zijn operationeel geleased, de overige toestellen zijn eigendom van KLM. De leases lopen vanaf 2020 gefaseerd af. Zoals gebruikelijk moet KLM dan besluiten de leases te verlengen of beëindigen. Dat besluit wordt genomen op basis van de inzichten van dat moment.

## **WBC**

### **Er komt een onderzoek naar de mogelijkheid voor CA's om zich met WBC-skills te kwalificeren voor de WBC. Hoe gaat dat er in de praktijk uitzien?**

De intentie is om het voor CA53's mogelijk te maken (los van senioriteit) WBC skills te halen en daarmee inzetbaar te zijn in de WBC. Daarmee creëren we mogelijkheden voor CA53's om zich te blijven ontwikkelen. Als belangrijk uitgangspunt is wel afgesproken dat de tweebander als tewerkstelling in die situatie blijft bestaan. Op welke manier dit concreet te combineren en aan boord in te vullen, wordt gezamenlijk met de bonden onderzocht en uitgewerkt.

### **KLM heeft in haar visie ingezet op het Anytime for you concept, waarom komt dat in dit akkoord niet terug?**

Het Anytime for you concept staat los van de afspraken over CBS in ICA-M. Per bestemming bekijken we de resultaten en bepalen we of we op een volgende bestemming het concept implementeren. Daarbij hoort dan ook het toevoegen van een CA52 in de WBC op die bestemming.

## VRIJWILLIGE VERTREKREGELING (VVR)

### **Kun je na een vrijwillig vertrek geen gebruik meer maken van de IPB-regeling?**

KLM past hiervoor dezelfde regeling toe als bij de VVR voor het grondpersoneel. Dit betekent dat wanneer je je dienstjaren optelt bij je leeftijd en er een getal uit komt dat hoger is dan de AOW leeftijd (die is nu 67 en wordt volgend jaar 68), je in aanmerking komt voor de IPBgepensioneerde status op het KLM/KLC netwerk.

**Als ik van de VVR gebruik wil maken, hoe lang kan ik dan over die keuze nadenken?** De details van het VVR proces voor cabine moeten nog worden ingevuld. Ter indicatie volgt hieronder de beschrijving van het keuzep proces, gebaseerd op de tijdsplanning zoals die geldig is voor de grondmedewerkers.

- Zodra het cao akkoord is getekend zal KLM in 2018 een tijdsvenster vaststellen waarbinnen je de aanvraag voor de VVR kan doen. Wij noemen dit de aanmeldingsfase. In deze fase geven we je alle informatie die nodig is om een VVR aanvraag te doen. Deze fase duurt 6 weken.
- KLM toetst na afloop van de aanmeldingsfase of de aanvragen passen in de pro-rata verdeling 70 FTE 1B, 90 FTE 2B, 50 FTE (A)P en 40 FTE SP.
- Daarna start de fase dat KLM een VVR aanbod doet. Je ontvangt dan een concept vaststellingsovereenkomst.
- Na dit aanbod heb je een termijn van 14 dagen waarin je het definitieve besluit neemt.
- Je aanmelding wordt bindend zodra je de vaststellingsovereenkomst ondertekend hebt ingeleverd. Met de ondertekening verklaar je van de VVR gebruik te willen maken onder de voorwaarden zoals in de vaststellingsovereenkomst vermeld.
- Nadat de handtekening is gezet, geldt een wettelijke termijn van 14 kalenderdagen waarop je kunt terugkomen op je besluit. Daarna is je besluit onherroepelijk.

**Kun je als je bijgetekend hebt om door te vliegen na je zestigste toch gebruikmaken van de vrijwillige vertrekregeling? En kom je dan ook gelijk in aanmerking voor pensioen?** Ja, je kunt hier onder voorwaarden gebruik van maken. Over de hoogte van de bijbehorende uitkering worden nog nadere afspraken gemaakt. Aansluitend aan de VVR kun je met pensioen gaan. Je moet je wel realiseren dat je pensioenuitkering lager zal uitvallen als je eerder met pensioen gaat dan de oorspronkelijk geplande pensioendatum.

### **Als ik van de VVR gebruik maak, kan ik dan aansluitend met pensioen gaan?**

Ja, dat kan. Je moet je wel realiseren dat je pensioenuitkering lager zal uitvallen als je eerder met pensioen gaat dan de oorspronkelijk geplande pensioendatum.

### **Is de VVR pensioengevend?**

Nee, de VVR is niet pensioengevend.

## Deeltijd

### **Wat is het nut van het onderzoeken van andere deeltijdpercentages?**

Er is vanuit het korps een behoefte geuit om deeltijdmogelijkheden te verruimen. Een voorbeeld daarvan is dat iemand in de winterperiode 50% wil vliegen en in de zomerperiode 100%. Daarmee kom je in dat geval tot een gemiddeld deeltijdpercentage van 75%. We onderzoeken of dergelijke varianten uitvoerbaar zijn.

**Houdt het onderzoek naar gemiddelde deeltijdpercentage in dat 67% gaat verdwijnen?**

Nee, doel van het onderzoek is de mogelijkheden voor deeltijd te verruimen. Er zullen geen deeltijdpercentages verdwijnen.

**Waarom zijn de percentages in de voorstellen bij deeltijd voor pensioen van KLM niet gelijk voor elk deeltijdpercentage?**

De reden dat bij de tijdelijke regeling “deeltijd voorafgaand aan pensioen” de toeslag op het loon alleen bij een 100% contractpercentage 10% van het fulltime salaris is, komt omdat bij een huidige tewerkstelling van 80% of 67%, een toeslag van 10% van het fulltime salaris naar verhouding te hoog is. Je geeft dan de parttimer relatief gezien meer dan de medewerker die nu fulltime werkt.

**Overig**

**Waarom moet iemand die gebruikmaakt van XFA zelf de luchthavenbelasting gaan betalen als dit ook voor XCM wordt afgesproken?**

Voor iedere passagier die aan boord van een KLM vliegtuig reist, draagt KLM luchthavenbelasting af. Dit geldt dus ook voor medewerkers die gebruik maken van de XFAregeling. Met deze afspraak wordt deze luchthavenbelasting doorbelast aan de gebruikers. Voor commerciële passagiers en IPB'ers is de luchthavenbelasting inbegrepen bij de ticketprijs. Deze afspraak geldt overigens onder de voorwaarde dat hetzelfde ook voor de cockpit-medewerkers wordt afgesproken die gebruik maken van de XCM-regeling.

### 3) Nog onbeantwoorde vragen aan KLM

#### Besteedbaar inkomen

- De loonsverhoging per 1-1-2018 is kosten compenserend m.u.v. de leeftijdstoelag, waarom is dat?
- “Partijen komen overeen dat de winstdelingsregeling ingevolge punt 2 tevens zal worden toegekend aan ex seizoen-CA's, die tenminste drie maanden als seizoen-CA hebben gevlogen en in het jaar volgend op hun seizoens-inzet in reguliere dienst (dit kan een contract voor bepaalde en/of onbepaalde tijd zijn) komen.” In het cabineoverleg is een discussie gaande over de interpretatie van de cao, waarbij de bonden stellen dat een herintredende seizoen-CA alleen een contract voor onbepaalde tijd kan krijgen. Kan door deze tekst een herintredende ex seizoen-CA ook een contract voor bepaalde tijd krijgen?
- In het akkoord staat: “Indien in de andere domeinen over de periode van 1 januari 2018 tot 1 juni 2019 een hogere structurele loonsverhoging dan 3,5% wordt overeengekomen zonder dat daar extra productiviteitsverhogende afspraken tegenover staan, zal dit ook voor het cabinepersoneel gaan gelden.” Betekent dit dat deze afspraak niet van toepassing is op ieder akkoord in andere domeinen met extra productiviteitsverhogende afspraken?

#### Duurzame inzetbaarheid en terugdringen arbeidsverzuim

- Ik ben doorgestroomd vanuit KLC. Tellen bij de opbouw van de VVR ook mijn KLC-jaren mee?

#### Werk- en werkdrukbeleving

- “In het kader van losse opdrachten (Bijlage 5, art. 2.5 en Bijlage 5A, art. 2.3) is KLM bereid om de losse opdracht ‘visa (niet aan specifiek tijdstip gebonden)’ als losse opdracht te laten vervallen en te compenseren met 0,5 cs-dag.” Wat houdt de toevoeging niet aan specifiek tijdstip gebonden in?

#### Cabinebemanningsamenstelling

- De nieuwe CBS gaat gefaseerd in per 1 juli 2018. Wat is doorgaans de benodigde tijd voor ontwikkeling van een product in de M-Class?
- Hoe is geborgd dat de werkdruk in de nieuwe CBS situatie voor de crew de M-class niet wordt verhoogd?
- De werkbaarheid hangt af van het kunnen nemen van ‘rust aan boord’, hoe wordt dit gemeten?
- Hoe hard zijn de afspraken over rust aan boord? Geeft de bemanning straks prioriteit aan de afspraken over rust aan boord, eventueel ten koste van de service?
- Hoe wordt de verhoging van de werkdruk als gevolg van de nieuwe CBS tussen de perioden van rust aan boord gemeten?

- “Partijen spreken voorts af door een minimale rust in enkele brackets bloktijd vast te leggen, waarbij de Senior Purser verantwoordelijk is voor de invulling.” MT Flight Ops communiceert dat ondanks dat dit staat opgeschreven, de wettelijke autoriteit van de gezagvoerder niet te discussie staat. In hoeverre is de SP verantwoordelijk en wat heeft gezagvoerder hierover te zeggen?
- Wat wordt de fysieke positie aan boord van de P in de sterkte?
- Hoe ziet het werkgebied eruit van de P in de sterkte met een wisselend aantal van 0 tot 26 stoelen? Betekent dit dat de werkmethode per toesteltype anders is?
- Wat betekent voor de P een ‘werkgebied van 0 stoelen’ op de A330/200?
- “Uiterlijk met ingang van winterdienstregeling 2018 zal KLM de als gevolg van de CA/pax ratio van 1/52 noodzakelijke productaanpassingen hebben gerealiseerd om het gewenste niveau van serviceverlening aan de passagier te kunnen handhaven.” Wat is de definitie van het gewenste niveau?
- Nu er weer een CA bijkomt, wordt de werkmethode op de B737-700 aangepast t.o.v. de huidige situatie?
- Betekent de CA/pax ratio van 1/52 dat zonder overleg binnen de nieuwe CBS de vliegtuigen verder gedensificeerd kunnen worden?
- Is het binnen de 1/52 ratio afspraken uit dit akkoord mogelijk dat de 777-300 wordt omgebouwd, omdat 52 trays per trolley de mogelijkheid biedt om één galley te vervangen door stoelen?
- Blijft gedurende de looptijd van deze cao de reguliere doorstroming van 1B naar 2B via tweedaagse opleiding o.b.v. senioriteit in stand?
- Waarom is er afgesproken om op de A330/200 de SP ‘hands on taken’ te geven?
- Wat zijn ‘hands on’ taken en waar wordt deze definitie vastgelegd?

## Overig

- Hoe wordt de luchthavenbelasting XFA op dit moment gefinancierd (WKR)?
- Werknemers die gebruik maken van XFA zien af van de cafetariaregeling en vergoeding woon-werkverkeer. Ondervinden zij als gevolg van dit akkoord financieel nadeel, doordat zij luchthavenbelasting moeten betalen?