

ARBEIDSRECHT

Ryanair voor de rechter. Wat is er aan de hand?

2018-0385

De kranten hebben er de afgelopen periode bol van gestaan; Ryanair is wereldwijd in conflict met haar werknemers. Ryanair wordt ervan beticht in verschillende landen het lokale arbeidsrecht te schenden. In 2017 begon het al met een discussie over de arbeidsvoorwaarden van bemanningsleden en piloten bij Ryanair. Omdat piloten bij Ryanair op zelfstandige basis werken, hebben ze geen sociale zekerheid, ontvangen ze geen vakantiedagen en wordt geen rekening gehouden met werktijden. Een werkdag van 12 uur is niet ongewoon, zo bleek uit onderzoek.

Als vertegenwoordiger van de piloten heeft de Vereniging Nederlandse Verkeersvliegers (hierna: "VNV") geprobeerd met Ryanair te onderhandelen over het tot stand brengen van een cao. Geen akkoord werd bereikt, waarna de in Nederland gevestigde piloten op initiatief van VNV per 10 augustus 2018 zijn gaan staken. Ryanair heeft in kort geding nog een verbod van deze staking gevorderd (hetgeen in de pers eveneens breed werd uitgemeten), maar dat mocht niet baten. Vluchten kwamen te vervallen en Ryanair en de piloten zijn in een langlopend conflict beland over de arbeidsvoorwaarden die tot op heden ongewijzigd zijn gebleven.

Op 14 september 2018 heeft Ryanair aan VNV een brief geschreven waarin Ryanair (parafrazerend) schrijft dat de stakingen moeten stoppen, anders zal de vestiging in Eindhoven worden gesloten. Beargumenteerd kan worden dat een dergelijk 'dreigement' het stakingsrecht van de piloten ondermijnt. De piloten hebben zich daar in ieder geval niet door laten intimideren en op 28 september 2018 heeft een tweede staking plaatsgevonden.

Ryanair heeft vervolgens de daad bij het woord gevoegd door per 1 oktober 2018 aan te kondigen dat de vestiging in Eindhoven per 5 november 2018 zal sluiten. Op grond van de arbeidsovereenkomst van de piloten, heeft Ryanair gelijktijdig besloten de piloten in een ander land (zoals Portugal of Marokko) te werk te stellen. Een aantal piloten heeft deze wijziging van standplaats geaccepteerd. Echter, voor 16 piloten is een overplaatsing onacceptabel gebleken. VNV is voor hen een kort geding bij de rechtbank Oost-Brabant gestart, met de vordering dat Ryanair de piloten niet eenzijdig naar een andere vliegbasis mag overplaatsen.

De rechtbank heeft op 1 november 2018 uitspraak gedaan over de sluiting van de vestiging en de overplaatsing van de piloten.¹ Vanuit arbeidsrechtelijk oogpunt is het interessant om deze uitspraak nader te beschouwen, nu de gevolgen

daarvan partijen in een nog verdere impasse hebben gebracht.

Uitspraak rechtbank Oost-Brabant

Voor het overplaatsen van de piloten beroept Ryanair zich op de door partijen getekende arbeidsovereenkomsten. In alle arbeidsovereenkomsten is de volgende bepaling opgenomen:

"You will be located principally at Eindhoven Airport and at such other place or places as the Company reasonably requires for the proper fulfilment of your duties and responsibilities under this agreement it is a condition of your employment that you comply with any such requirement. This would include, for the avoidance of doubt, transfer to any of the Company's bases without compensation."

Argumenten VNV

Dit geciteerde beding kan naar Nederlands recht worden beschouwd als eenzijdig wijzigingsbeding. Op grond van artikel 7:613 BW mag een werkgever daarop slechts een beroep op doen, als een dergelijk beding schriftelijk is overeengekomen en de werkgever bij een wijziging van een arbeidsvoorwaarde een zodanig zwaarwichtig belang heeft, dat het belang van de werknemer dat door de wijziging zou worden geschaad daarvoor naar maatstaven van redelijkheid en billijkheid moet wijken. VNV heeft dit wettelijk kader gevolgd door te beargumenteren dat Ryanair geen zodanig zwaarwichtig belang bij de overplaatsing van de piloten heeft, dat daarvoor de belangen van de piloten moeten wijken.

Ter verdere onderbouwing van dit standpunt haalt VNV voorts aan dat het beroep op het eenzijdig wijzigingsbeding ook nog eens ongeldig is, omdat de wijziging van vliegbasis samenhangt met de sluiting van de vestiging in Eindhoven. En de vestiging in Eindhoven is alleen gesloten omdat de piloten niet ophielden met het uitvoeren van stakingen.

VNV draagt tot slot nog aan dat Ryanair geen rekening heeft gehouden met de persoonlijke gevolgen van de overplaatsing voor de piloten. Overplaatsing zou niet alleen 'family life' bemoeilijken, maar ook zorgen voor extra reistijd en voor de piloten.

VNV vordert te verklaren dat het Ryanair niet is toegestaan de piloten elders te werk te stellen en vordert van Ryanair loondoorbetaling en het onderhouden van de vliegvaardigheden van de piloten op laste van een dwangsom.

Argumenten Ryanair

Ryanair betwist dat Nederlands recht op de arbeidsovereenkomsten met de piloten van

toepassing is. Iers recht is immers in de arbeidsovereenkomsten overeengekomen en op grond van artikel 8 lid 1 Rome I verordening mogen partijen een dergelijke rechtskeuze maken, zo redeneert Ryanair. Weliswaar moet op grond van Rome I rekening worden gehouden met het dwingend arbeidsrecht in Nederland, maar de bepaling in de arbeidsovereenkomst over de wijziging van standplaats moet volgens Ryanair niet gezien worden als eenzijdig wijzigingsbeding, maar als een mobiliteitsclausule waarmee de piloten op voorhand hebben ingestemd. Bovendien mag Ryanair de piloten op grond van zowel het Ierse recht als het Nederlandse recht instructies geven.

Ryanair meent daarnaast dat de mobiliteitsclausule redelijk is, omdat overplaatsing inherent is aan het beroep van de piloten. De piloten zouden allemaal al eens op een andere vliegbasis tewerkgesteld zijn geweest en ze spenderen slechts 30% van hun werktijd daadwerkelijk op vliegbasis Eindhoven.

Tot slot beargumenteert Ryanair dat als blijkt dat artikel 7:613 BW tóch van toepassing is, Ryanair een zwaarwichtig belang heeft de vliegbasis eenzijdig te wijzigen. Efficiëntie en groei zijn voor Ryanair van belang en vliegbasis Eindhoven stond vanwege toenemende kosten en ongemakken, zoals een avondklok, al langer op de shortlist om gesloten te worden. De sluiting van de vliegbasis Eindhoven staat daarom op zichzelf en kan objectief worden gerechtvaardigd op basis van bedrijfseconomische gronden.

Beoordeling voorzieningenrechter

In de arbeidsovereenkomst is een keuze gemaakt voor de rechtsmacht van de Ierse rechter. Dat zou betekenen dat de Nederlandse voorzieningenrechter niet bevoegd is over de kwestie te oordelen. Ryanair heeft echter – opmerkelijk genoeg – aangegeven de rechtsmacht van Nederlandse rechter niet te betwisten. Daarnaast is de Nederlandse rechter op grond van artikelen 21 en 23 EEX-VO (herschikt) bevoegd, omdat de piloten hun arbeid gewoonlijk vanuit Eindhoven verrichten.

De voorzieningenrechter gaat vervolgens uitgebreid in op het vraagstuk van het toepasselijke nationale recht. Ryanair heeft immers nadrukkelijk betwist dat Nederlands recht van toepassing is. Kort weergegeven komen de overwegingen van de voorzieningenrechter op het volgende neer:

- Volgens artikel 8 lid 1 Rome I hebben partijen in de arbeidsovereenkomst een rechtskeuze gemaakt.
- De rechtskeuze mag er niet toe leiden dat de werknemers bescherming verliezen die ze genieten indien niet de rechtskeuze was gemaakt (en dus Nederlands recht van toepassing zou zijn geweest, omdat de piloten vanuit Eindhoven werken).

- Het feit dat de vliegbasis als voornaamste basis in de arbeidsovereenkomst is aangemerkt, zorgt ervoor dat dit gezien moet worden als arbeidsvoorwaarde. Daardoor betreft het artikel over Location in de arbeidsovereenkomst een eenzijdig wijzigingsbeding ex artikel 7:613 BW. Een dergelijk beding is dwingendrechtelijk van aard en dient ter extra bescherming van werknemers.²
- De voorzieningenrechter mag op basis van het voorgaande Nederlands recht op de vorderingen van VNV toepassen.

De voorzieningenrechter overweegt voorts dat de sluiting van de vliegbasis in Eindhoven ongeldig is. Dat is opvallend, aangezien VNV dat niet heeft gevorderd, doch slechts ter overweging meegeeft. De voorzieningenrechter stelt echter dat de sluiting van de vestiging moet worden beoordeeld, voordat kan worden besloten of de overplaatsing van de piloten naar andere vliegbasis rechtmatig is. Doordat Ryanair overduidelijk de vliegbasis heeft gesloten vanwege de stakingen, meent de voorzieningenrechter dat Ryanair daarmee haar bevoegdheden als werkgever heeft misbruikt. De sluiting had nooit mogen plaatsvinden. De voorzieningenrechter besluit vervolgens als "sanctie" dat Ryanair de piloten niet mag overplaatsen. De vraag is hoe een dergelijke sanctie juridisch te rechtvaardigen is. Immers, artikel 7:613 BW geeft een belangenafweging weer, niet een boetedoening voor slecht gedrag van de werkgever. Wellicht probeert de voorzieningenrechter met een andere woordkeuze tot het zelfde oordeel te komen.

De door Ryanair aangedragen argumenten worden door de voorzieningenrechter naar de prullenbak verwezen. De beschermingsgedachte ten aanzien van de Nederlandse piloten en het publieke rechtvaardigingsgevoel heeft de voorzieningenrechter terecht mee laten wegen bij het schrijven van het vonnis. De vorderingen (inclusief gematigde dwangsommen) van VNV zijn dan ook toegewezen.

Aftermath

Het vonnis van de voorzieningenrechter heeft de publieke opinie positief gestemd, zo blijkt uit tal van krantenartikelen. Ryanair trekt zich daar echter niets van aan. Hoewel de voorzieningenrechter duidelijk is geweest in zijn oordeel dat de sluiting van de vestiging in Eindhoven ongeldig is, werd dat niet door VNV gevorderd. Het petitum (de beslissing) van de voorzieningenrechter maakt daar dan ook verder geen melding van. Ryanair heeft daarom besloten de vliegbasis in Eindhoven toch te sluiten. Hoger beroep is volgens Ryanair niet nodig, omdat het vonnis van de voorzieningenrechter het 'gewoon' toelaat dat de vliegbasis wordt gesloten.

Op het moment van schrijven van dit artikel heeft Ryanair 16 cabinemedewerkers in hun proeftijd ontslagen. Het FNV maakt zich op voor een kort geding tegen de sluiting van de vestiging in

Eindhoven en minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid Koolmees roept met zijn Europese collega's Ryanair op zich te houden aan het lokale arbeidsrecht.

De druk op Ryanair wordt opgevoerd, maar vooralsnog lijkt Ryanair zich daar niets aan gelegen te laten. En ondertussen zitten de 16 piloten thuis te

wachten op wat komen gaat. Wordt ongetwijfeld vervolgd.

Mr. J.D.J. (Joost) Kokje, advocaat bij De Clercq Advocaten Notariaat

Noten

1. Rb Oost-Brabant, 1 november 2018, ECLI:NL:RBOBR:2018:5330.
2. Het hof 's-Hertogenbosch heeft op 5 juli 2018 geoordeeld dat art. 7:613 BW dwingend recht betreft (Hof 's-Hertogenbosch 5 juli 2018, ECLI:NL:GHSHE:2018:2826). Interessant is ook dat Ryanair wederom procespartij was.