

Ringvaart Akkoord

Koninklijke Luchtvaart Maatschappij N.V., hierna te noemen KLM,

Martinair Holland N.V., hierna te noemen Martinair,

en de

Vereniging van Nederlandse Verkeersvliegers, hierna te noemen VNV,

Overwegende dat

- KLM en Martinair (MP) als gevolg van de wereldwijde economische crisis in mei 2009 hun vrachtcapaciteit hebben teruggebracht;
- Daarbij is afgesproken dat MP tot 1 november 2011 gebruik kan maken van de door KLM uit productie genomen B747-400 ERF-toestellen omdat deze tegen lagere kosten ingezet kunnen worden dan de Martinair B747-400 BCF-toestellen;
- KLM en VNV in 2009 eveneens zijn overeengekomen dat de KLM B747-400 ERF toestellen tot 1 november 2011 onder regie van MP worden geopereerd, en dat KLM bemanningen voor deze toestellen daarom tijdelijk bij MP gedetacheerd zijn;
- Deze afspraken zijn vastgelegd in de protocollen Tijdelijke Uitleen KLM full freighters aan Martinair I (2009) en II (2010);
- Partijen op 25 mei 2010 in het protocol "Tijdelijke uitleen KLM full freighters aan Martinair II" overeengekomen zijn om uiterlijk op 1 oktober 2011 het vervolg op deze tijdelijke uitleen te hebben afgerond;
- Na het overeenkomen van het protocol "Tijdelijke Uitleen KLM full freighters aan Martinair II" (2010) vast is komen te staan dat MP per november 2011 voornemens is haar passagevervoer definitief te beëindigen;
- Partijen sinds januari 2011, gelet op de aanstaande afloop van het protocol "Tijdelijke uitleen KLM full freighters aan Martinair II" en de aanstaande beëindiging van het passagevervoer, uitvoerig overleg hebben gevoerd om te zoeken naar een oplossing voor potentiële toekomstige boventaligheid bij MP;
- KLM op korte termijn enkele nieuwe bestemmingen in haar wereldwijde passage netwerk zal introduceren of reeds heeft geïntroduceerd of de capaciteit verhoogd heeft of zal verhogen naar bestaande bestemmingen. Daartoe zullen in het voorjaar van 2012 drie A330-300 toestellen aan de ICA vloot worden toegevoegd. De werkgelegenheid die met deze uitbreiding gemoeid is betreft ongeveer 70 fte waarvan 25 gezagvoerders, 25 eerste officieren en 20 tweede officieren, volgens de KLM WRR;



- De A330-300 voor KLM een nieuw vliegtuigtype is, waarvoor de functies en functie inschaling, alsmede de toepasselijke werk- en rusttijdenregeling in de cao moet worden opgenomen;
- Partijen er van overtuigd zijn dat het full freighterbedrijf, ondergebracht in Martinair N.V. als onderdeel van de KLM-Groep gebaat is bij een geïntegreerd vliegerkops;
- Bovenstaande ontwikkelingen hebben geroepen tot een integrale heroverweging van de werkgelegenheid- en carrièreperspectieven van zowel KLM als MP vliegers. Dat heeft partijen tot de gezamenlijke conclusie geleid dat de belangen van alle betrokken partijen het beste gediend is bij integratie van beide vliegerkorpsen. Hierbij heeft KLM de nadrukkelijke intentie om MP als freighterbedrijf in te richten met een minimum van 11 Full Freighters en het daarbij benodigde aantal FTE's. KLM zal derhalve de B747-400 ERF toestellen na 1 november 2011 permanent aan MP ter beschikking stellen (ref art 19.1);
- De cao's voor KLM- en MP vliegers verschillen bevatten in arbeidsvoorwaardelijke regelingen, onder andere voor wat betreft salaris, pensioen, carrièreperspectief en werk- en rusttijden en dat afspraken noodzakelijk zijn om integratie van beide vliegerkorpsen mogelijk te maken;
- Partijen van mening zijn dat er geen (potentiële) boventalligheid mag zijn onder Martinair vliegers op het moment van korpsintegratie en dat dit akkoord de elementen in zich heeft om dat te voorkomen; deze Martinair boventalligheid wordt opgeheven door MP vliegers de verwachte vacatures bij KLM te laten vervullen;
- Partijen bij deze overeenkomst zich er van bewust zijn dat KLM en Martinair hun medezeggenschapsorganen de besluiten die ten grondslag liggen aan onderhavige overeenkomst mogelijkterwils ter advisering dienen voor te leggen. KLM en Martinair zullen in dit verband op de meest adequate wijze vorm geven aan hun verplichtingen op basis van de WOR. Partijen onderkennen dat afhankelijk van de uitkomst van die adviestrajecten nog wijzigingen kunnen optreden in deze overeenkomst;

komen als volgt overeen:



1. Definities en afkortingen

Aangewezen overstapper	Boventallige vlieger van Martinair die wordt aangewezen om bij KLM te vliegen in een beginfunctie.
Blauw label positie:	Functie als vlieger op een FF, die ingenomen kan worden door een KLM-vlieger op basis van KLM RVL
FF:	Full Freighter, huidige types of uitbreiding/vervanging door types van vergelijkbare ordegrrootte.
FO	Eerste officier.
KLM-cao:	Collectieve arbeidsovereenkomst voor KLM-vliegers op vleugelvliegtuigen.
KLM-functie:	Functie, vermeld in de KLM-cao
KLM jaarsalaris	Ter vaststelling voor de suppletie is de definitie van het KLM jaarsalaris als volgt: $12 * [\text{maandsalaris} * 1,1633 \text{ (een maandsalaris verhoogd met 8\% vakantie-uitkering / 4,33\% eindejaarsuitkering / 4\% variabele uitkering "at target") plus } x\% \text{ werkgeversbijdrage levensloop (x = afhankelijk van leeftijd) } * \text{ maandsalaris }]$
Maandsalaris	Salaris in de zin van bijlage 2 KLM-cao respectievelijk Bijlage 2 MP cao.
Martinair-cao:	Collectieve arbeidsovereenkomst voor vliegers Martinair Holland N.V.
Martinair-vlieger:	Vlieger werkzaam onder een arbeidsovereenkomst met Martinair NV, waarop de Martinair-cao van toepassing is.
MP	Afkorting voor Martinair Holland N.V.
MP jaarsalaris:	Ter vaststelling voor de suppletie is de definitie van het MP jaarsalaris als volgt: $12 * [\text{maandsalaris} * 1,158] \text{ (een maandsalaris verhoogd met 8\% vakantie-uitkering / 1,8\% eindejaarsuitkering en 6\% Levensloopbijdrage*)}$ <i>* De huidige werkgeversbijdrage Levensloop bedraagt 7%. Partijen hebben afgesproken dat de vlieger afstand doet van 1% Levensloopbijdrage voor een eenmalige storting in het Pensioenfonds (zie hoofdstuk 7). Vandaar dat hier voor het vaststellen van het jaarsalaris wordt uitgegaan van 6%.</i>
Overstap:	Al dan niet verplichte overstap van de Martinair-vlieger naar KLM door het aangaan van een arbeidsovereenkomst met KLM, waarop de KLM-cao van toepassing wordt.
Reservefonds:	Het reservefonds van het Martinair-vliegerpensioenfonds
Rood label	Functie als vlieger op een FF, die ingenomen kan worden door een



- positie:** rood label-vlieger.
- Rood labelvlieger:** Vrachtvlieger, die tot 1 januari 2014 werkzaam is op basis van een arbeidsovereenkomst met Martinair en vanaf 1 januari 2014 op basis van een arbeidsovereenkomst met KLM tewerk wordt gesteld op de FF. Deze vliegers behouden de functie die zij op 31 december 2013 bij MP vervullen en behouden het recht om, met voorrang op KLM-vliegers, te bieden op andere rood label FF functies.
- SO:** Tweede officier, conform KLM-cao
- Vrijwillige overstapper:** Boventallige vlieger van Martinair die vrijwillig bij KLM in dienst kan treden. De datum in dienst bij KLM zal in ieder geval collectief 1 november 2011 worden zo nodig met terugwerkende kracht. De feitelijke overstapdatum kan liggen tussen 1 november tot en met 31 december 2011. Deze vlieger wordt bij KLM in een beginfunctie geplaatst.

2 Overstap

- 2.1 De huidige boventaligheid bij MP wordt vastgesteld op 67 FTE's per 1 november 2011. Dit is gebaseerd op het huidige aantal Martinair FTE's (330) minus het aantal van 263 FTE's dat benodigd is om de productie te kunnen uitvoeren. Hierbij is rekening gehouden met 13 FTE's aan pensioneringen tot 1-1-2014 [ref. 9.4]
- 2.2 Alle MP vliegers worden in de gelegenheid gesteld om bij KLM in dienst te treden, Hierbij wordt onderscheid gemaakt in drie categorieën:

a. Vrijwillige overstappers

Op basis van het protocol Senioriteit Martinair vliegers (AMS/GG11.017) en de overstapregeling (bijlage B) worden 67 FTE aan MP vliegers in de gelegenheid gesteld om bij KLM in dienst te treden. Als datum in dienst zal gelden 1 november 2011. De datum in dienst bij KLM zal in ieder geval collectief 1 november 2011 worden zo nodig met terugwerkende kracht. De feitelijke overstapdatum kan liggen tussen 1 november tot en met 31 december 2011. Hierbij dient rekening te worden gehouden met het opleidingsprogramma van Martinair en de Doorstroomregeling (art. 8). Zolang de vrijwillige overstapper geen functie bij KLM kan vervullen, blijft deze als KLM-vlieger op detachingsbasis bij MP (ref Bijlage C).

Indien meer dan 67 FTE zich melden voor een vrijwillige overstap, zal toewijzing plaatsvinden op basis van volgorde van senioriteit. Deze categorie vliegers wordt verder aangeduid als 'vrijwillige overstappers'.

b. Aangewezen overstappers

Indien minder MP vliegers zich melden voor een vrijwillige overstap, zal het resterende aantal benodigde FTE's in omgekeerde volgorde van senioriteit worden aangewezen om in de periode van 1 november 2011 tot 1 januari 2014 bij KLM te worden gedetacheerd. KLM heeft de mogelijkheid om tot 1 januari 2014 beginvacatures middels detachering van Martinair vliegers uit hoofde van dit protocol te laten vervullen. Hiermee is voldaan aan artikel 4.5.(4) KLM cao.

Tot 1 januari 2014 bestaat voor deze gedetacheerde vliegers de mogelijkheid tot terugkeer naar Martinair in geval van groei van het aantal benodigde FF vliegers (zie paragraaf 'groei') of ter vervanging van FF vliegers.

Uiterlijk 31 december 2013 vindt nogmaals een vaststelling plaats van het aantal boventaligen, zijnde het aantal bij MP in dienst zijnde FTE's minus het aantal benodigde FTE's (rood label vliegers) per 1 januari 2014.

Bij een positieve uitkomst hiervan, boventaligheid, wordt dit aantal aan gedetacheerde vlieger FTE's aangewezen en op 1 januari 2014 als zogenaamde "aangewezen overstapper" herplaatst bij KLM in volgorde van KLM senioriteit. Bij een negatieve uitkomst hiervan, ondertaligheid, zal dat aantal aan bij KLM gedetacheerde FTE's per 1 januari 2014 ter terug kunnen stromen naar MP op basis van onderlinge MP senioriteit.

c. Rood label vliegers

Zie definitie

- 2.3 Op 1 januari 2014 worden de aangewezen overstappers en de rood label vliegers in de gelegenheid gesteld om per deze datum bij KLM in dienst te treden.
- 2.4 MP neemt geen nieuwe vliegers meer in dienst.
- 2.5 Eventuele bedrijfsbeëindiging dan wel inkrimping tot 2014 van Martinair N.V. zal in beginsel geen negatieve invloed hebben op indiensttreding van MP vliegers bij KLM conform dit protocol.
- 2.6 In het geval er sprake is van (tussentijdse) bedrijfsbeëindiging dan wel inkrimping tot 2014 van Martinair N.V. zullen partijen over het onderhavige protocol in overleg treden.

3. WRR

- 3.1 Vrijwillige overstappers
Deze vliegers worden bij KLM tewerkgesteld onder KLM cao bijlage 5, 5a of 5c, afhankelijk van de functie waarin de vlieger wordt geplaatst.
- 3.2 Aangewezen overstappers
Deze vliegers worden bij KLM tewerkgesteld onder KLM cao bijlage 5, 5a of 5c, afhankelijk van de functie waarin de vlieger wordt geplaatst.
- 3.3 Rood label vliegers
Deze vliegers blijven tewerkgesteld onder de WRR uit de MP cao (bijlage 7), inclusief de vakantieregeling van MP. Deze WRR inclusief vakantieregeling zal als bijlage 5d (FF operatie) in de KLM cao worden opgenomen.

4 Senioriteit

- 4.1 Vrijwillige overstappers
Deze vliegers worden per 1 januari 2011 op de KLM senioriteitslijst geplaatst. conform het protocol senioriteit Martinair vliegers (AMS/GG11.017) in onderlinge volgorde van oorspronkelijke MP senioriteit voor deze groep vliegers.
- 4.2 Aangewezen overstappers
Deze vliegers worden op 1 januari 2014 met terugwerkende kracht per 1 november 2011 op de KLM senioriteitlijst geplaatst in onderlinge volgorde van oorspronkelijke MP senioriteit voor deze groep vliegers.
- 4.3 Rood label vliegers
Deze vliegers worden op 1 januari 2014 met terugwerkende kracht per 2 november 2011 op de KLM senioriteitlijst geplaatst in onderlinge volgorde van oorspronkelijke MP senioriteit voor deze groep vliegers.
- 4.4 KLM neemt geen nieuwe vliegers aan op 1 november 2011 en op 2 november 2011.

5 KLM Salaris

- 5.1 Het salaris van de vlieger die een arbeidsovereenkomst met KLM aangaat, wordt vastgesteld conform bijlage 2 van de KLM-cao, waarbij op de datum van indiensttreding geldt dat:

P = 0

F = laagste functiebestanddeel conform de systematiek KLM-cao bijlage 2

5.2 Vrijwillige overstappers

Het KLM salaris van de vrijwillige overstappers wordt per 1 november 2011, doch uiterlijk op 31 december 2011, vastgesteld conform art. 5.1.

5.3 Aangewezen overstappers

Het salaris van de aangewezen overstappers wordt tot 1 januari 2014 bepaald door de MP-cao. Vanaf 1 januari 2014 wordt het salaris vastgesteld conform art. 5.1.

5.4 Rood label vliegers

Het salaris van de rood label vliegers wordt tot 1 januari 2014 bepaald door de MP-cao. Vanaf 1 januari 2014 conform art. 5.1, waarbij het volgende geldt:

- a. Het functiebestanddeel van de rood label vlieger begint volgens de systematiek uit bijlage 2 van de KLM-cao, maar wordt bijgesteld als het functiebestanddeel van een minder seniore KLM vlieger in blok V hoger wordt. In dat geval wordt het functiebestanddeel gelijk aan het functiebestanddeel van deze minder seniore KLM vlieger in blok V.
- b. De groep rood label-vliegers wordt niet meegenomen voor de vaststelling van de grenzen van de functiebestanddelen in blok V (overige vliegers) conform Bijlage 2 1 (d) van de KLM-cao.
- c. Zodra een KLM vlieger met een lagere senioriteit dan de groep rood label-vliegers een functie in blok IA, IB, II, III, IV of IV FF toegewezen krijgt kan de rood label FO opteren voor toepassing van de KLM salarisregeling conform artikel 13.3b , maar kan in dat geval geen promotie meer maken tot gezagvoerder FF op basis van rood label en verliest tevens het recht op suppletie. Indien de MP vlieger kiest voor de KLM salarisregeling, stapt de MP vlieger definitief over naar de KLM RVL. Doorstroming naar een andere divisie hangt af van het gestelde in artikel 8, doorstroomregeling.
- d. Zodra een KLM vlieger met een lagere senioriteit dan de rood label vliegers een functie in blok IA, IB of II [ref art. 13,14] toegewezen of aangewezen krijgt ontvangt de rood label gezagvoerder de functiebetaling conform artikel 13.3a. De suppletie houdt automatisch op zodra het KLM salaris het MP conforme salaris overstijgt. Daarmee stapt de MP vlieger definitief over naar de KLM RVL. Doorstroming naar een andere divisie hangt af van het gestelde in artikel 8, doorstroomregeling.

5.5 Vaststelling functiebestanddelen KLM vliegers

Ter vaststelling van de functiebestanddelen conform bijlage 2 (1) d geldt dat de gedetacheerden meegerekend zullen worden als waren zij reeds in dienst van KLM.

6 Martinair Suppletie

- 6.1 In aanvulling op het KLM salaris ontvangt de voormalige vlieger van MP een suppletie tot het MP conforme salaris. KLM zal voor de suppletie rekening houden met de periodieken in de MP schalen die de vlieger nog ingevolge de MP-cao zou hebben ontvangen, met inachtneming van art. 6.3.

De hoogte van de suppletie wordt bepaald door maandelijks het KLM-salaris en MP-salaris met elkaar te vergelijken. Indien het MP-jaarsalaris hoger is dan het KLM-jaarsalaris zoals beschreven in de definities van dit protocol wordt een suppletie-uitkering betaald. De maandelijkse suppletie wordt als volgt berekend: $(MP\text{-maandsalaris} * 1,158) - / - ((KLM\text{ maandsalaris} * 1,1633) + (x\% \text{ werkgeversbijdrage levensloop} * KLM\text{ maandsalaris})) = A$

Indien "uitkomst A" leidt tot een positief bedrag vindt een suppletie-betaling plaats. De hoogte van de suppletiebetaling is "uitkomst A" x het tewerkstellingspercentage van de vlieger in die maand. De suppletie-uitkering blijft verder buiten beschouwing voor de bepaling van vakantiegeld, eindejaarsuitkering, variabele uitkering, levensloopbijdrage onder de KLM-cao .

Vanaf de eerste kalendermaand dat "uitkomst A" negatief is, stopt de suppletie-regeling respectievelijk suppletie-uitkering. De verdere betaling vindt dan plaats conform bijlage 2 van de KLM-cao.

- 6.2 Het maandelijks uit te keren bedrag aan suppletie zal als een structurele en vaste salariscomponent worden verwerkt. Bij het berekenen van de hoogte van de maandelijkse suppletie is rekening gehouden met de aanvullende emolumenten vakantiegeld, eindejaarsuitkering en werkgeversbijdrage levensloop. Deze emolumenten zijn derhalve in de salarisaanvulling inbegrepen.
- 6.3 Ophoging MP maandsalaris
Voor het bepalen van de suppletie wordt het MP salaris met ingang van indiensttreding bij KLM opgehoogd met:
- met de salarisstap uit de MP salarisschaal per 1 januari van ieder jaar, tot het voor de vlieger geldende maximum van de MP salarisschaal is bereikt.
Vanaf moment van indiensttreding bij KLM wordt per vlieger de dan geldende salarisstap en de nog te bereiken salarisstappen binnen de MP salarisschaal bepaald.
Deze salarisstappen worden vanaf het moment van indiensttreding bij KLM opgehoogd met de algemene KLM loonronden.
 - voor rood label vliegers: bij een promotie van FO FF naar gezagvoerder FF. Daarbij, geldt dat ter bepaling van de suppletie de gezagvoerder salarisschaal uit de MP-cao zal worden gehanteerd.
 - voor overstappers (vrijwillig/aangewezen): met de salarisstap uit de FO-salarisschaal uit de MP-cao tot het voor de vlieger geldende maximum van de FO salarisschaal is bereikt. Indien het voormalige MP salaris hoger is dan het maximum van de MP FO schaal, geldt voor het bepalen van de suppletie de hoogste salaristrede van de MP FO schaal.
- 6.4 Eventuele bedrijfsbeëindiging van Martinair N.V. zal geen negatieve invloed hebben op de suppletie, waar de vlieger op basis van dit protocol recht op heeft.

7 Pensioenen

7.1 Opbouw nieuwe rechten gedurende de periode dat de vlieger een suppletie op zijn KLM-salaris van Martinair ontvangt

a. Vrijwillige overstappers

Vliegers die gebruik maken van de vrijwillige overstap regeling gaan vanaf 1 november 2011 verplicht collectief pensioen opbouwen in het KLM Pensioenfonds voor Vliegend Personeel volgens het pensioenreglement voor Vliegend Personeel, met dien verstande dat de volgende elementen afwijkend zijn:

- Bruto pensioengrondslag

De bruto pensioengrondslag wordt vastgesteld op 1 januari van het jaar. De bruto pensioengrondslag is gelijk aan 12 X het maandsalaris* per 1 januari verhoogd met de vakantietoeslag en verhoogd met het bedrag van de structurele eindejaarsuitkering van het jaar daarvoor en verminderd met € 792 i.v.m. de vroegere overhevelingstoelage. Het maandsalaris is inclusief de eventuele passeerbetaling en/of salaristoelage i.v.m. nevenfunctie.

* Zolang de vlieger een suppletie ontvangt is het maandsalaris en eindejaarsuitkering gelijk aan het niveau dat hij/zij bij Martinair zou hebben verdiend

- Franchise

De franchise wordt vastgesteld op 1 januari van het jaar en is gelijk aan 10/7 van de AOW-uitkering inclusief vakantietoeslag voor een gehuwde waarvan de partner ouder dan 65 jaar is.

- Opbouwpercentage

Jaarlijks wordt 1,97% van de netto pensioen grondslag van het desbetreffende jaar aan ouderdomspensioen opgebouwd.

- Werknemersbijdrage

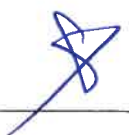
De bijdrage van de werknemer wordt vastgesteld als zijnde 11% van de grondslag, zoals die gold conform voormalig pensioenreglement van de Stichting Pensioenfonds Vliegers Martinair Holland.

De financiering, premie en indexatiesystematiek zullen plaatsvinden op basis van de "Uitvoeringsovereenkomst m.b.t de financiering van de pensioenregeling van het Pensioenfonds voor het Vliegend Personeel KLM". Het betreft alleen de opbouw van nieuwe toekomstige pensioenrechten.

b. Aangewezen overstappers en rood label vliegers

Deze vliegers gaan vanaf 1 januari 2014 verplicht collectief pensioen opbouwen in het KLM Pensioenfonds voor Vliegend Personeel volgens het pensioenreglement voor Vliegend Personeel, met dien verstande dat de elementen – zoals vermeld in punt a - afwijkend zijn.

De financiering, premie en indexatiesystematiek zullen plaatsvinden op basis van de "Uitvoeringsovereenkomst m.b.t de financiering van de pensioenregeling van het Pensioenfonds voor het Vliegend Personeel KLM". Het betreft alleen de opbouw van nieuwe toekomstige pensioenrechten.



7.2 Opbouw nieuwe rechten vanaf moment dat de vlieger geen suppletie meer ontvangt van Martinair

Vanaf de eerste kalendermaand dat de suppletie op het KLM salaris stopt, vindt verdere pensioenopbouw plaats in het KLM Pensioenfonds voor Vliegend Personeel, geheel op basis van de KLM-pensioenregeling.

7.3 Enmalige storting in Pensioenfonds Vliegers Martinair ten behoeve van toekomstige pensioenopbouw

Martinair stort eenmalig uiterlijk 30 juni 2012 een bedrag van € 10 miljoen in het Pensioenfonds Vliegers Martinair. Deze eenmalige storting door Martinair is bestemd voor:

- de financiering van het premietekort bij de pensioenopbouw voor actieven voor de jaren 2012 en 2013. De eerder overeengekomen vaste premie is voor de toekomstige jaren ontoereikend als gevolg van het stoppen van de passage activiteiten (shorthaul en longhaul) en met name het feit dat met ingang van 1 november 2011 voornamelijk jonge vliegers uitdienst zullen treden bij Martinair.
- De financiering van de (reguliere) indexatie in de toekomst. Na 2014 heeft het Pensioenfonds Vliegers Martinair geen deelnemers meer met een actief dienstverband bij Martinair. Het Pensioenfonds heeft daardoor vanaf 2014 geen premie-inkomsten meer.

Partijen zijn het eens dat de eenmalige storting niet kan worden aangewend voor compensatie voor niet verleende indexaties uit het verleden.

Het is partijen duidelijk dat Martinair in geen geval aangesproken kan worden tot het voldoen van additionele stortingen in het pensioenfonds (anders dan het hiervoor genoemde bedrag van EUR 10 miljoen).

7.4 Afstand 1% Levensloopbijdrage vliegers

Partijen hebben afgesproken dat de vlieger voor de helft bijdraagt in de kosten van de eenmalige storting in het Pensioenfonds Vliegers Martinair zoals beschreven in artikel 7.3.

Ter financiering zal:

- de (voormalige) Martinair vlieger vanaf 1 januari 2012 afstand doen van 1% levensloopbijdrage. De MP werkgeversbijdrage levensloop wordt hierdoor verlaagd van 7% naar 6%;
- de (voormalige) Martinair vlieger die (eerder) bij KLM in dienst treedt - vanaf indiensttreding bij KLM tot het moment dat de suppletie op het KLM salaris eindigt - afstand te doen van 1% levensloopbijdrage. De MP werkgeversbijdrage levensloop wordt hierdoor verlaagd van 7% naar 6%.

KLM/Martinair zal VNV jaarlijks informeren over de waarde-ontwikkeling van het totaal van de 1%-punt-levensloopbijdrage waarvan de vlieger afstand heeft gedaan.

Zodra de totale waarde van de 1%-punt levensloopbijdrage hoger is dan de helft van de eenmalige storting zoals vermeld in punt 7.3, wordt voor het berekenen van de suppletie de levensloopbijdrage weer met 1%-punt opgehoogd.

De waarde van 1% levensloopbijdrage in enig jaar waarvan afstand is gedaan, wordt, gerekend met een rekenrente van 3%, contant gemaakt naar het moment dat de eenmalige storting zoals beschreven in punt 7.3 heeft plaatsgevonden.

7.5 Overig

- De pensioendatum voor de vrijwillige overstappers, aangewezen overstappers en rood label vliegers kan bij gebruikmaking van de regeling "verminderde productie en deeltijdpensioen", artikel 5.8 (2) van de KLM-cao, worden opgeschoven tot uiterlijk de 60^{ste} verjaardag van de vlieger. De pensioenleeftijd wordt verschoven volgens de regeling die voor KLM-vliegers geldt. Hierbij wordt de bij Martinair geregistreerde periode van verminderde productie in het kader van afbouw volgens de bij Martinair geldende regeling, bijlage 25 uit de MP-cao, meegenomen voor de bepaling van de verschoven pensioendatum.
- Zolang de vlieger een suppletie ontvangt, zijn de punten 5 (pensioengrondslag) en 6 (pensioenpremieloeftijd) van artikel 10.9 van de KLM-cao Vliegers uitgesloten.
- Bij MP opgebouwde pensioenaanspraken worden niet overgedragen naar het KLM Pensioenfonds voor Vliegers. Volgens de regels van de Pensioenwet dient dit nog te worden bekrachtigd door de besturen van de pensioenfondsen.

8 Doorstroomregeling

- 8.1 Tot 1 januari 2014 krijgt elke Martinair vlieger de keuzemogelijkheid om gebruik te maken van de doorstroomregeling. Indien de vlieger gebruik wil maken van de doorstroomregeling dan zal het overeengekomen proces (zie bijlage A) doorlopen moeten worden. Een positieve afronding van dit proces geeft de Martinair vlieger de mogelijkheid om – ook op termijn – te opteren voor een doorstroom naar andere KLM-functies.
- 8.2 Vrijwillige overstappers
Om in aanmerking te komen voor een vrijwillige overstap dient de MP vlieger het overeengekomen proces (zie bijlage A) te doorlopen en het proces positief af te ronden. Bij een positieve afronding kan de vrijwillige overstapper in de toekomst tevens bieden op andere KLM-functies. Bij een negatieve afronding blijft de vlieger in de functie die hij bij MP vervult. Plaatsing in de functie bij MP vindt plaats met behoud van carrièreperspectief binnen de MP-FF divisie.
- 8.3 Aangewezen overstappers
In geval de vlieger tot 1 januari 2014 wordt gedetacheerd en/of na 1 januari 2014 aangewezen overstapt dient de MP vlieger het overeengekomen proces (zie bijlage A) vooraf te doorlopen en het proces positief af te ronden. Bij een positieve afronding kan de aangewezen overstapper in de toekomst tevens bieden op andere KLM-functies. Bij een negatieve afronding blijft de vlieger in de functie die hij bij MP vervult. Plaatsing in de functie bij MP vindt plaats met behoud van het carrièreperspectief binnen de MP-FF divisie.
- 8.4 Rood label vliegers
Om in aanmerking te komen voor andere KLM-functies dient de rood label vlieger het overeengekomen proces (zie bijlage A) te doorlopen en het proces positief af te ronden. Indien de rood label vlieger afziet van deze mogelijkheid, blijft hij in de functie die hij bij MP vervult en kan hij alleen promotie maken door te bieden op een rood label positie. Indien de rood label vlieger de doorstroomregeling doorloopt en deze negatief wordt afgerond, blijft de vlieger in de functie die hij bij MP vervult. Plaatsing in de functie bij MP vindt plaats met behoud van het carrièreperspectief binnen de MP-FF divisie.



- 8.5 De Martinair vlieger die zich niet voor 1 januari 2014 aanmeldt voor de doorstroomregeling en vanaf 1 januari 2014 alsnog zou willen doorstromen naar KLM-functies, dient het reguliere KLM proces t.a.v. aanstelling en selectie te doorlopen. Indien de selectieprocedure positief wordt afgerond en de vlieger een KLM-functie accepteert, verliest hij een eventueel recht op suppletie.
- 8.6 In geval van inkrimping of verdwijning van de freighters na 1 januari 2014 zal er voor de vlieger bedoeld onder art 8.5 worden gehandeld als ware er gekozen voor de doorstroomregeling.

9 Verdeling van groei

- 9.1 Indien het aantal benodigde FF vliegers in de toekomst groeit, zal deze groei verdeeld worden tussen KLM- en voormalige MP vliegers op de wijze, beschreven in dit artikel.
- 9.2 Het referentiegetal is 250 FTE (120 cpt/130 f/o). Tot en met dit aantal zullen Martinair-vliegers (na 1-1-2014 rood label-vliegers, voor zover nog voorhanden), de functies op de FF vervullen.
- 9.3 De groei is gedefinieerd als een positief verschil tussen het aantal FTE's werkzaam op de FF en het referentiegetal. Groei wordt verdeeld op basis 1:1 tussen Martinair-vliegers (na 1-1-2014 rood label-vliegers) en KLM-vliegers. De FF functies die door groei ontstaan worden resp. aangeduid als 'rood label posities' en 'blauw label posities'. (Voormalig) passagevliegers die worden omgeschoold tellen niet mee ter bepaling van het aantal vliegers in dienst bij MP tot op het moment dat zij daadwerkelijk (tijdens route-instructie) in de sterkte worden ingezet.
- 9.4 Tot 1 januari 2014 mogen bij wijze van uitzondering maximaal de eerste 13 FTE boven de 250 uitsluitend bestaan uit Martinair vliegers. Dit aantal van 13 neemt af met het aantal pensioneringen tot 1-1-2014. Op enig peilmoment zal het verschil tussen het aantal benodigd FTE en het aantal FTE dat volgt uit de som (250 + 13 - gepensioneerden tot dat moment) ingevuld worden door KLM vliegers tot het punt dat de verhouding van 1:1 t.o.v. het referentiegetal 250 bereikt is. Vanaf dat punt is de verdere verdeling weer 1:1. Tot 1 januari 2014 zullen de eventueel benodigde KLM FTE's worden geleverd op basis van detachering waarvoor de detacheringvoorwaarden in overleg tussen de VNV en KLM overeengekomen zullen moeten worden.
- Vaststelling van benodigd aantal FTE vindt voorafgaand aan ieder zomer en winterseizoen plaats. KLM zal VNV hierover tweemaal per jaar informeren.*
- 9.5 KLM-vliegers worden per biedperiode in staat gesteld te bieden op vacatures die ontstaan door groei boven het referentiegetal. Dit kan voor de eerste maal voor de opleidingsperiode welke aanvangt op 1 januari 2014 of zoveel eerder als partijen overeenkomen.
- 9.6 Het aantal blauw label posities op een FF-type zal alleen kunnen afnemen op basis van toepassing van de cao artikelen Inkrimpende divisie, Tijdelijk overschot aan vliegers of Verdwijnend type, ook in geval de positie en niet het type verdwijnt of krimpt.
- 9.7 Tot 1 januari 2014 is de inhuurbepaling in de MP-cao ten aanzien van posities op de FF voor KLM-vliegers niet van toepassing.

- 9.8 Vanaf 1 januari 2014 is de vermelding van FO niet meer relevant. Groei ten opzichte van het referentieniveau van 120 captains FTE wordt dan verdeeld op basis van de verhouding 1:1. Het aantal rood label gezagvoerder posities is 120 + 50% van de groei.

10 Carrièreperspectief rood label vliegers

- 10.1 De rood label FO's FF met doorstroommogelijkheid (ref. artikel 8) kunnen bieden op KLM-functies. Bij toewijzing verliezen ze hun rood label en suppletie.
- 10.2 Rood label captains FF met doorstroommogelijkheid (ref. artikel 8) kunnen pas bieden op een KLM functie als er geen rood label FO's meer zijn. Dit geldt niet voor zover het resterende FO's betreft die geen promotie kunnen maken. Zij verliezen bij toewijzing rood label en suppletie.
- 10.3 Rood label FO's kunnen rechtstreeks bieden op een rood label captainpositie met voorrang op de daarop biedende KLM-vlieger.
- 10.4 In het geval van krimpen of verdwijnen van rood label posities volgend uit het gestelde in artikel 9, kan de KLM, dit overschot aan rood label vliegers met behoud van suppletie, in afwijking van Bijlage 6, artikelen 4.4, 4.5 en 4.6 van de KLM-cao, achtereenvolgens zo veel mogelijk opheffen door:
- toewijzing, in volgorde van onderlinge senioriteit onder rood label-vliegers, aan de vlieger die op dat moment een geldige bieding heeft voor een andere functie in hetzelfde functieblok;
 - toewijzing, in volgorde van onderlinge senioriteit onder de rood label vliegers, aan een vlieger die op dat moment een geldige bieding heeft voor een KLM-functie, en die hiervoor op basis van KLM senioriteit in aanmerking komt;
 - toewijzen in onderlinge volgorde van senioriteit onder de rood label vliegers, van een functie aan de vlieger die op dat moment een geldige bieding heeft voor een andere functie in hetzelfde functieblok en op aanvangsdatum van de opleiding in relatie tot deze functie horizontaal gebonden is;
 - in geval van rood label gezagvoerders; aanwijzing in omgekeerde volgorde van onderlinge senioriteit onder de roodlabel vliegers, in een functie van gezagvoerder FF in blok II;
 - in geval van rood label gezagvoerders; aanwijzing in omgekeerde volgorde van onderlinge senioriteit onder de roodlabel vliegers, in een functie van FO FF in blok IV-FF;
 - in geval van rood label gezagvoerders; aanwijzing in omgekeerde volgorde van onderlinge senioriteit onder de roodlabel vliegers, in een functie in blok V indien er geen rood label FO FF functies meer beschikbaar zijn;
 - in geval van rood label FO; aanwijzing in omgekeerde volgorde van onderlinge senioriteit onder de roodlabel vliegers, in een functie van FO FF in blok IV-FF;
 - in geval van rood label FO; aanwijzing in omgekeerde volgorde van onderlinge senioriteit onder de roodlabel vliegers, in een functie in blok V indien er geen rood label FO FF functies meer beschikbaar zijn.



- 10.5 Bij vlootvervangning van de FF types voor andere FF types van vergelijkbare ordegrrootte en arbeidsvoorwaarden zullen allereerst rood label vliegers en KLM vliegers die werkzaam zijn op de FF hiervoor in aanmerking komen, waarbij het gestelde in artikel 9 in acht genomen dient te worden.

11 Afbouw detachering KLM vliegers bij Martinair

De detachering van KLM vliegers op de FF bij Martinair, als overeengekomen in protocol "Tijdelijk Uitleen KLM full freighter aan MP II", (AMS/GG10.068), zal met ingang van 1 november 2011 worden beëindigd in een afbouwschema ter keuze van KLM en Martinair.

12 Inschaling A330-200/300 in de KLM CAO

Voor wat betreft de inschaling van de A330-300 en de vernieuwde inschaling van de A330-200 is het volgende overeengekomen:

12.1 RVL (KLM-cao Bijlage 6, 2.1)

- a. De functie van gezagvoerder A330-200/300 wordt ingeschaald in een nieuw functieblok, blok IB, welke een plaats krijgt naast blok IA. Blok IA is het huidige blok I. Deze blokken vormen tezamen functieblok I.
- b. De functie van eerste officier A330-200/300 wordt ingeschaald in blok IV.
- c. De functie van tweede officier A330-200/300 wordt ingeschaald in blok V.

12.2 WRR

De A330-200/300 valt onder de werking van bijlage 5. Voor de A330-200/300 gelden dezelfde maxima en minima voor werktijden als voor de A330-200.

12.3 Functiebetaling (KLM-cao Bijlage 2, (1) d.1)

- a. Het functiebestanddeel voor de gezagvoerder A330-200/300 wordt per 1 januari 2012 vastgesteld op 3000.
- b. Het functiebestanddeel voor de eerste officier A330-200/300 wordt per 1 januari 2012 vastgesteld op 1500.
- c. Het functiebestanddeel tweede officier A330-200/300 is gelijk aan het functiebestanddeel tweede officier en wordt vastgesteld conform de regeling voor overige vliegers uit cao bijlage 2, punt (1)d 1.

12.4 Bindingstermijnen (KLM-cao Bijlage 6, 3.2)

De bindingstermijnen voor de A330-200/300 worden als volgt vastgesteld:

- a. 3 jaar van eerste officier B747, B777, MD11, A330 en gezagvoerder Fokker 70/100, E190 naar gezagvoerder A330-200/300;
- b. 6 jaar van eerste officier FF naar gezagvoerder A330-200/300;
- c. 4,5 jaar van gezagvoerder B737 naar gezagvoerder A330-200/300;
- d. 4,5 jaar van gezagvoerder FF naar gezagvoerder A330-200/300;
- e. 4,5 jaar van gezagvoerder A330-200/300 naar gezagvoerder B747, B777, MD11;
- f. 6 jaar van gezagvoerder B777, B747, MD11 naar gezagvoerder A330-200/300;
- g. De bindingstermijnen voor de eerste en tweede officier A330-200/300 zijn gelijk aan de binding die geldt voor de huidige eerste officier en tweede officier A330-200.

- 12.5 25%-regel A330-200 (KLM-cao, bijlage 5, 3.2)
De beperking dat niet meer dan 25% van de met de A330-200 uitgevoerde reiscycli trajecten bevatten van meer dan 9 vliegreuren of een GVDT van meer dan 12:30 uur, vervalt met ingang van de zomerschema's voor 2012.

13 Inschaling B747-400 FF en MD11 FF in KLM CAO

Voor wat betreft de inschaling van de B747-400 FF en de MD11 FF is het volgende overeengekomen:

- 13.1 RVL (KLM-cao Bijlage 6, 2.1)
- De functie van gezagvoerder FF wordt ingeschaald in functieblok II.
 - De functie van eerste officier FF wordt ingeschaald in een nieuw functieblok blok IV-FF, welke een plaats krijgt tussen het huidige functie blok IV en functieblok V.
 - De functie van tweede officier FF wordt ingeschaald in blok V.
- 13.2 WRR
- De FF valt onder de werking van bijlage 5d van de KLM cao.
 - Bijlage 5d is gelijk aan de huidige Martinair WRR, aangevuld met de Martinair vakantieregeling.
 - Bijlage 5d wordt vanaf 1 januari 2014 opgenomen in de KLM cao. Eventuele wijzigingen in de MP WRR en vakantieregeling tot 01 januari 2014 zullen gelijklopend in bijlage 5d worden overgenomen.
- 13.3 Functiebetaling (KLM CAO Bijlage 2, (1) d.1)
- Het functiebestanddeel voor de gezagvoerder FF volgens KLM RVL wordt per 1 januari 2014 (ref. art 9.5) voor de 25 meest seniore gezagvoerders vastgesteld op 2700, voor de overige gezagvoerders op 2500.
 - Het functiebestanddeel voor de eerste officier FF volgens KLM RVL wordt per 1 januari 2014 (ref. art 9.5) voor de 25 meest seniore eerste officieren vastgesteld op 1350, voor de overige eerste officieren op 1250.
 - Het functiebestanddeel tweede officier FF is gelijk aan het functiebestanddeel tweede officier en wordt vastgesteld conform de regeling voor overige vliegers uit cao bijlage 2, punt (1)d 1.
- 13.4 Bindingstermijnen (KLM CAO Bijlage 6, 3.2)
De bindingstermijnen voor de FF worden als volgt vastgesteld:
- 3 jaar van eerste officier E190, Fokker 70/100, B737 en tweede officier B747, B777, MD11, A330 naar eerste officier FF;
 - 6 jaar van eerste officier FF naar eerste officier B777, A330 en gezagvoerder Fokker 70/100, E190. (ander type);
 - 4,5 jaar van eerste officier FF naar eerste officier B747 en MD11 (gelijk type);
 - 6 jaar van eerste officier FF naar eerste officier FF in hetzelfde functieblok (ander type FF);
 - 3 jaar van eerste officier FF naar gezagvoerder B737;
 - 6 jaar van eerste officier FF naar gezagvoerder B747, B777, MD11 en A330;
 - 3 jaar van eerste officier B747, B777, MD11, A330, FF en gezagvoerder Fokker 70/100, E190 naar gezagvoerder FF;
 - 4,5 jaar van gezagvoerder B737 naar gezagvoerder FF;
 - 6 jaar van gezagvoerder FF naar gezagvoerder FF in hetzelfde functieblok (ander type);
 - 4,5 jaar van gezagvoerder FF naar gezagvoerder B747, B777, MD11 en A330;



- k. 2 jaar van tweede officier FF naar eerste officier B737, E190 en Fokker 70/100;
 - l. 4,5 jaar van gezagvoerder F70/100, E190 naar eerste officier FF;
 - m. 6 jaar van eerste officier B747, B777, MD11 en A330 naar eerste officier FF.
- 13.5 Indien de KLM-cao van toepassing gaat worden op MP-vliegers, terwijl men op het type blijft, wordt de ingang en de duur van de bindingstermijn als volgt bepaald:
- a. in geval van de overstappers de aanvangsdatum van de opleidingsperiode waarin de senioriteitsdatum valt;
 - b. in geval van rood label vlieger geldt als overgangsmaatregel dat de op 31 december 2013 bestaande Martinair bindingstermijnen per 1-1-2014 ongewijzigd worden gecontinueerd. Voor opleidingen na 1 januari 2014 gelden de bindingstermijnen conform KLM RVL.
- 13.6 Gebruik tweede officier FF
Binnen de FF-divisie kan gebruik worden gemaakt van de tweede officier indien het totaal aantal voormalige Martinair FO's (rood label FO's) in het FF-korps 4% of minder bedraagt van het totaal aantal vliegers in het FF-korps.

14 Productiebescherming

- 14.1 Partijen zullen zich gezamenlijk inspannen om aanpassing van de huidige afspraken met AF over productieverdeling te bewerkstelligen met als doel opname van zowel de MP vrachtproductie als de KLM-netwerkuitbreiding, weergegeven in de overwegingen (in EASK als ATKF) in de AF/KL productiebalans op een dusdanige manier dat geen negatieve effecten voor de KLM vlieger zullen optreden.
- 14.2 In het geval er geen nieuwe productie afspraken overeengekomen worden, zal de werkgelegenheid van de KLM vlieger in kwalitatieve en kwantitatieve zin geborgd worden. Bij een eventuele aanspraak van derden op KLM en MP productie op basis van de bestaande productieafspraken voor zowel vracht als passage zullen KLM en VNV in overleg een oplossing overeenkomen waarbij uitgangspunt zal zijn dat deze werkgelegenheid voor de KLM/MP-vlieger behouden blijft.
- 14.3 In het geval er geen aanpassing van de productieafspraken met AF wordt overeengekomen en KLM binnen een periode van 3 jaar (vanaf het moment dat alle drie A330-300's operationeel zijn) overgaat tot sluiten van de nieuw opgestarte netwerkbestemmingen als bedoeld in de overwegingen, en/of substantiële verlaging van de productie op de Nederlandse Antillen, kan KLM gedurende deze periode geen ICA passage vlooteenheden afstoten en/of deze vervangen voor ICA-vlooteenheden zonder horizontale rustgelegenheid, tenzij tussen VNV en KLM anders wordt overeengekomen.
- 14.4 De afspraak genoemd onder 14.3 van dit artikel vervalt indien in overleg is vastgesteld dat afdoende aanpassing van de productieafspraken met AF is gerealiseerd.
- 14.5 KLM zal geen ICA passage-vlooteenheden met horizontale rustgelegenheid voor cockpitbemanningsleden inruilen voor toestellen zonder horizontale rustgelegenheid. De KLM ICA-vloot zal niet meer dan 16 A330's zonder horizontale rustgelegenheid bevatten, tenzij in overleg tussen KLM en VNV anders overeen wordt gekomen.

15 Cargo JV

- 15.1 Aan artikel 4.6 (2) van de KLM cao wordt het volgende toegevoegd:

"Tot de toekomstige mogelijkheden rekenen partijen ook de vorming van een vergaand samenwerkingsverband van KLM met een partner buiten de KLM groep op het gebied van (main deck) vracht.

(f) Cargo partner

In het geval van een intensieve commerciële samenwerking, bijvoorbeeld een joint venture (JV) op het gebied van (main deck) vracht zal de werkgelegenheid van de KLM (vracht)vlieger, gemeten in ATKF Full Freighter op de routes behorend tot het JV gebied, door KLM beschermd worden c.q. minimaal behouden blijven.

In geval van een voorgenomen intensieve samenwerking in dit kader zal de VNV in een vroegtijdig stadium geïnformeerd en betrokken worden.

Ten aanzien van de groei zal een gebalanceerde verdeling in overleg tussen KLM en VNV worden overeengekomen voordat de commerciële samenwerking in werking treedt."

- 15.2 Deze passage wordt identiek opgenomen in de Martinair cao waarbij 'KLM-vlieger' wordt vervangen door 'Martinair-vlieger'.

16 Martinair-WRR-optimalisatie

- 16.1 De commerciële tussenstop voor de FF divisie wordt mogelijk gemaakt met ingang van IATA winterseizoen (W11/12) door middel van wijziging van Bijlage 7 artikel 2.3.a.5 Martinair cao als volgt:

"Augmented crew operaties (aflossen zonder rustgelegenheid)

Augmented crew zal slechts worden gebruikt voor "single stretch" operaties, behoudens de volgende uitzondering, te weten een vlucht tussen twee commerciële bestemmingen, waarbij één technische (fuel stop) of commerciële landing noodzakelijk is. In dat geval zal de geplande duty niet meer dan 13.30 uur bedragen.

In andere gevallen dan hiervoor genoemd zal in overleg met de VNV naar een oplossing worden gezocht."

- 16.2 Partijen zullen zich inspannen om afspraken te maken die leiden tot het optimaliseren van de WRR uit de MP-cao, voor zowel de vlieger als de vrachtoperatie waarbij onder meer de concurrentiepositie van het FF-bedrijf een belangrijk aandachtspunt zal zijn. Hiertoe zullen zij een werkgroep instellen die voorstellen hiervoor formuleert.

17 Bijzondere omstandigheden

KLM kan besluiten tot het laten uitvoeren van een fiscale en IFRS-toets met betrekking tot het onderwerp pensioenen. Gezamenlijk geconstateerde onvolkomenheden of problemen zullen in overleg worden opgelost. Met betrekking tot de fiscale toets van de (nieuwe) pensioenregeling voor de vrijwillige overstappers, gedetacheerden en rood label vliegers, ondergebracht in het KLM Pensioenfonds Vliegend Personeel geldt dat indien de regeling fiscaal

bovenmatig zal blijken te zijn het opbouwpercentage vanaf in dienst treding bij KLM zodanig zal worden aangepast dat de regeling niet meer fiscaal bovenmatig is.

18 Beëindigingmogelijkheden

- 18.1 Indien KLM niet de 3 A330-300's aan de vloot toevoegt in het voorjaar van 2012 in combinatie met het uitbreiden van het netwerk zoals in de overwegingen genoemd kan dit akkoord worden opgezegd tenzij in overleg tussen VNV en KLM anders wordt bepaald.
- 18.2 Partijen zijn van oordeel dat met de integratie van de vliegerskorpsen geen sprake is van een situatie zoals bedoeld in de artikelen 7:662 e.v. van het Burgerlijk Wetboek (BW) en sluiten op basis daarvan deze overeenkomst.
- 18.2.1 Voor het geval onverhoopt één of meerdere rechtszaken aanhangig worden gemaakt waarbij de inzet is dat werknemers (ex-Martinair) op grond van de artikelen 7:662 e.v. BW in dienst zijn getreden, respectievelijk in dienst zullen treden van KLM, verplichten partijen zich tot nader overleg over de ontstane situatie waarbij uitgangspunt is dat in uiterste omstandigheid één der partijen het recht voorbehoudt de overeenkomst op te zeggen. Partijen zullen zich dan beraden en in overleg treden over de gevolgen van een dergelijke opzegging, waarbij uitgangspunt zal zijn dat de bepalingen in deze overeenkomst zoveel als mogelijk in stand zullen blijven. Hiervoor geldt als uitzondering dat in ieder geval de MP vliegers die onder vigeur van deze overeenkomst in dienst zijn getreden van KLM, na de opzegging alleen nog in aanmerking zullen komen voor deelname van de MP pensioenregeling zoals die geldt voorafgaand aan de ondertekening van deze overeenkomst en niet langer voor deelname aan de KLM pensioenregeling.
- 18.2.2 Mocht op enig moment sprake zijn van een rechtelijke uitspraak waarin wordt geoordeeld dat één of meer vliegers van Martinair op grond van artikel 7:662 e.v. BW in dienst zijn getreden van KLM, dan zullen KLM en VNV het recht hebben om deze overeenkomst eenzijdig op te zeggen. Indien sprake is van een opzegging in de hiervoor bedoelde zin, dan zullen partijen voorafgaande aan de opzegging nader overleg met elkaar voeren over de gevolgen van de opzegging.

19 Overig

- 19.1 Dry lease 4 B747-ERF toestellen
De VNV stemt in met de dry-lease van de B747-ERF toestellen aan Martinair voor onbepaalde tijd. Vanaf 1 januari 2014 zullen er geen andere dan KLM-vliegers werkzaam zijn op de FF-toestellen binnen de KLM-groep.
- 19.2 Dedicated righthand seat
Het surplus aan gezagvoerders op de full freighter, zijnde het aantal FTE's boven de 120 FTE's plus eventuele groei conform artikel 9 zal aangewezen worden in omgekeerde volgorde van senioriteit om functioneel in de rechterstoel plaats te nemen met behoud van salaris inclusief suppletie. Er zal geen sprake zijn van demotie uit hoofde van dit protocol. Deze vliegers komen in volgorde van senioriteit in aanmerking om weer functioneel in de linker stoel terecht te komen.

- 19.3 Einde MP dienstverband
Per 1 januari 2014 zal MP de MP-cao opzeggen. Per deze datum zullen geen vliegers meer in dienst van Martinair zijn wegens de integratie van de MP vliegers bij KLM. Partijen onderkennen dat het dienstverband van vliegers die geen gebruik maken van de mogelijkheid om bij KLM in dienst te treden, per 1 januari 2014 zal worden beëindigd. Daarbij zal door KLM/MP geen (ontslag)vergoeding worden uitgekeerd.
- 19.4 Winstdelingsregeling Martinair (bijlage 26 MP-cao).
Eventuele suppletie betalingen/voorzieningen aan voormalig grond- en/of cabinepersoneel zal geen onderdeel uitmaken ter bepaling van enige winstdeling.
- 19.5 Opleidingscontracten
Deze opleidingscontracten (ref Bijlage 18 MP-cao) van Martinair vervallen bij overgang naar KLM.
- 19.6 Onvoorziene gevolgen
Bij indiensttreding bij KLM van MP-vliegers of naar aanleiding daarvan, zullen naar alle waarschijnlijkheid kwesties opkomen die aandacht behoeven. Partijen verplichten zich om rondom deze kwesties in overleg te treden indien zulks nodig wordt geacht door één van de partijen en partijen zullen streven naar een oplossing.
- 19.7 Deeltijd
De overstappers zullen tewerkgesteld worden bij KLM in een overeenkomstig tewerkstellingspercentage als in hun laatste functie bij MP, dit in afwijking van artikel 5.8 (1)a uit de KLM-cao. Het MP tewerkstellingspercentage van 64% zal worden omgezet in een $66 \frac{2}{3}^e$ % tewerkstellingspercentage bij KLM, waarbij het verschil via het salaris en suppletiebetaling zal worden gecorrigeerd.
- 19.8 Proeftijd
Voor de MP vliegers zal geen proeftijd worden gehanteerd. Dit in afwijking van artikel 5.3 uit de KLM-cao.
- 19.9 Aanmelding SZW
- 19.9.1. Onderhavige overeenkomst wordt door partijen gezien als een collectieve arbeidsovereenkomst in de zin van de WCAO. Het akkoord zal na ondertekening door alle partijen op grond van het bepaalde in artikel 4 van de Wet op de Loonvorming worden aangemeld bij het Ministerie van Sociale zaken en Werkgelegenheid.
- 19.9.2. Voor zover in dit akkoord in afwijking van de KLM-cao en/of de MP-cao wordt overeengekomen, wijzigen de partijen bij de betreffende cao, de cao KLM of de MP cao in die zin en zullen de partijen bij de betreffende CAO waarvan wordt afgeweken, tegelijkertijd met de hiervoor onder lid 1 bedoelde melding, van de betreffende wijziging melding doen op grond van artikel 4 van de Wet op Loonvorming. Hierbij zal tevens vermeld worden dat, indien onderhavige overeenkomst rechtsgeldig wordt opgezegd, de partijen bij de betreffende cao tevens het recht hebben om de vorenbedoelde wijzigingen in de cao KLM en de cao MP op hetzelfde moment op te zeggen.

20 **Onvoorziene omstandigheden**

Mocht op enig moment blijken dat onderhavige overeenkomst niet-, dan wel niet geheel uitvoerbaar is vanwege het gegeven dat de ondernemingskamer van het Gerechtshof te Amsterdam de besluitvorming die ten grondslag ligt aan onderhavige overeenkomst als kennelijk onredelijk kwalificeert en KLM en/of Martinair gebiedt het ter zake in het geding zijnde besluit of besluiten in te trekken, dan verplichten partijen zich om nader overleg te voeren over de alsdan ontstane situatie.

Aldus overeengekomen te Amstelveen op 09 september 2011.

**Koninklijke Luchtvaart
Maatschappij NV:**



W. Kooijman
EVP HR & Industrial Relations

**Vereniging van Nederlandse
Verkeersvliegers:**



S.P.B. Verhagen
Vice-president

Martinair Holland NV:



D. Pen
CEO

Bijlage A

DOORSTROOMREGELING

Overeengekomen proces t.b.v. Regeling Doorstroming

Om te kunnen doorstromen naar KLM functies moet de MP-vlieger het volgende proces positief doorlopen.

1. File-check: er vindt een assessment van de vliegtechnische file plaats. De file-check beslaat een periode van maximaal de afgelopen 5 jaren gerekend vanaf datum aanmelding Doorstroom regeling. In principe komen alle Martinair vliegers in aanmerking voor een file-check, ervan uitgaande dat er geen openstaande afspraken staan met betrekking tot Bijlage 17 procedure van de Martinair-cao. Op basis van de file-check zullen de VP OPS KLM en de VPFO Martinair een advies uitbrengen.

Het advies kent een tweetal mogelijkheden;

- Beide managers adviseren positief; de doorstroming zal worden toegestaan.
- Minimaal één van beide managers adviseert negatief; er zal een beoordelingszaak (BOZ) worden opgestart. De Beoordelingscommissie, onder voorzitterschap van de postholder Flight Operations van KLM, zal de BOZ invullen conform de KLM cao (Bijlage 6.2.4) waarbij de positie van de training manager in de commissie zal worden ingevuld door de betrokken Martinair training manager.

Er zijn twee uitkomsten mogelijk.

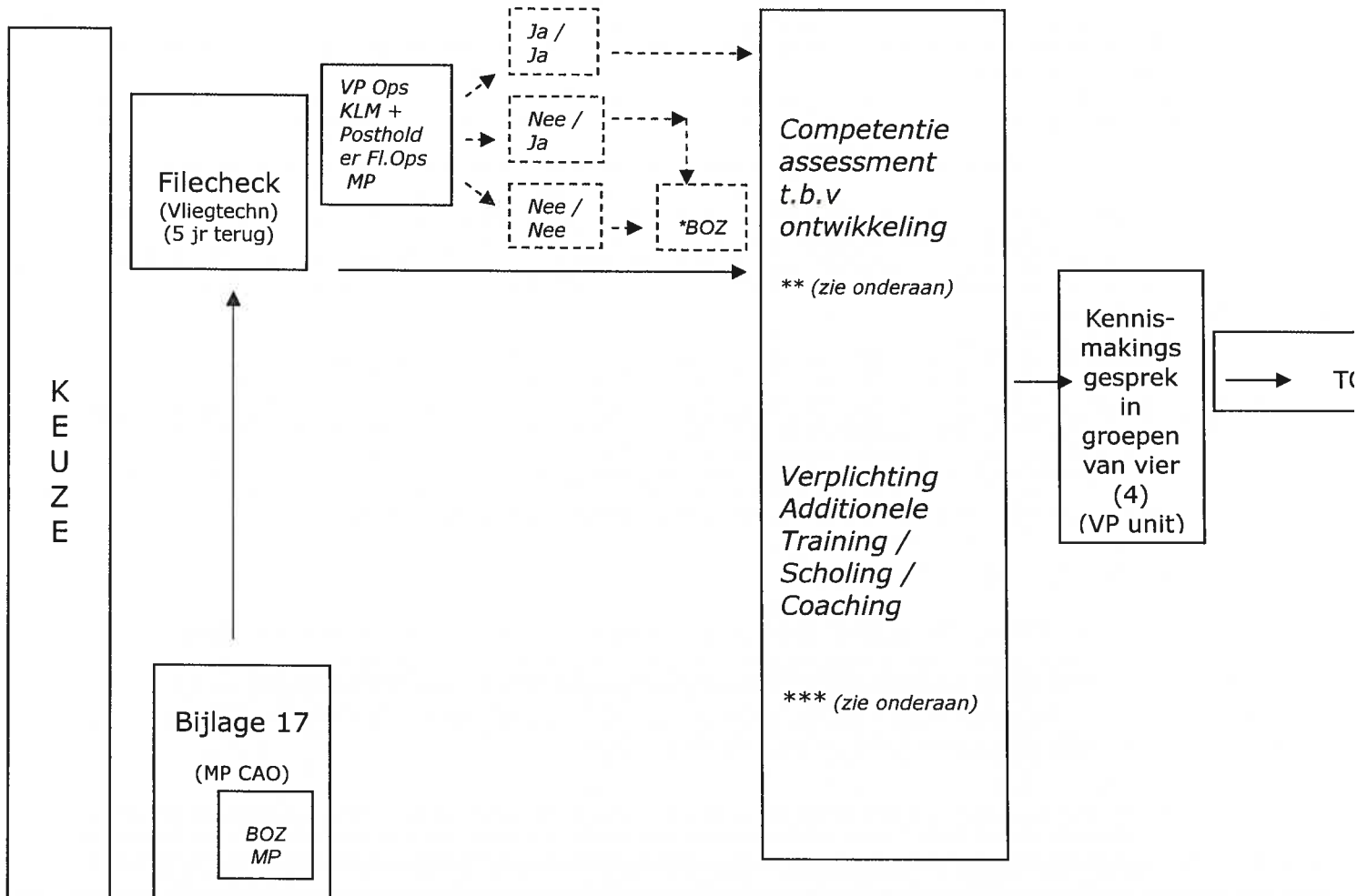
- De EVP Flight Operations beslist, na advies van de beoordelingscommissie positief en de Martinair vlieger komt in aanmerking voor doorstroming.
 - De EVP Flight Operations beslist, na advies van de beoordelingscommissie negatief en de Martinair vlieger blijft in de functie die hij bij MP vervult met behoud van alle vigerende MP-regelingen.
2. In geval en op het moment van een doorstroming zal er een competentie assessment worden opgesteld t.b.v. de ontwikkeling van de individuele vlieger. Uit dit assessment kan verplichte additionele training/scholing/coaching volgen. Het assessment en de additionele training/scholing/coaching bevatten geen beoordeling en hebben geen arbeidsvoorwaardelijke consequenties.
 3. Na het competentie assessment zal een kennismakingsgesprek worden gehouden, waar geen verdere voorwaarden aan worden gesteld. Na het kennismakingsgesprek zal de Martinair vlieger kunnen aanvangen met zijn opleiding.

Zie stroomschema ter informatie.



TER INFORMATIE

Stroomschema Doorstroomregeling



* BOZ: BOZ is KLM, vz is Postholder Fl. Ops van KLM, MP Training Manager type is lid BOZ

** Alleen in P&O file

*** Geen Selectie

▪

Keuze:

- Keuze: Carrière bij KLM vs. afzien carrière bij KLM (tekenen dat vlieger afziet van instroom naar KLM)
- Keuzemoment is tot 1/1/2014 voor iedereen (behalve voor vrijwillige overstappers)
- Spijtoptant: indien vlieger alsnog naar KLM zou willen, geldt de normale aanstellingsprocedure
- Bij downsizing Freighters / gedwongen plaatsing geldt bovenstaand schema

Detacheren:

- In geval van detachering KL naar MP en MP naar KL, worden separate afspraken gemaakt.

Bijlage B

VRIJWILLIGE OVERSTAPREGELING

Doel

De overstapregeling is een collectieve regeling geldend voor alle op 1 september 2011 in dienst van Martinair zijnde vliegers die het mogelijk maakt om onder de in deze bijlage genoemde voorwaarden het dienstverband bij Martinair te beëindigen en in dienst te treden bij KLM.

De regeling kent een beperkte looptijd en houdt rekening met de specifieke bedrijfsvoering en planningsmogelijkheden van Martinair en KLM.

Maximaal 67 FTE aan MP-vliegers kan gebruik maken van deze regeling.

1. Aanmeldperiode/toewijzing

- a. Tot 1 november 2011 kan de Martinair-vlieger zich aanmelden voor deze regeling.
- b. Aanmelding dient per post, fax of e-mail door Martinair ontvangen te zijn voor 1 november 2011. Ontvangst zal aan de vlieger worden bevestigd.
- c. Indien er meer aanmeldingen zijn dan het vastgestelde aantal van 67 FTE's, dan zal toewijzing geschieden in volgorde van senioriteit.
- d. Aanmelden is onherroepelijk. Indien de Martinair-vlieger die van deze regeling gebruik maakt vanuit de doorstroomregeling een negatief BOZ-advies krijgt of zijn opleiding bij KLM niet volbrengt, garandeert Martinair een terugkeer in zijn functie op zijn oorspronkelijke plaats op de Martinair senioriteitslijst en arbeidsvoorwaarden.

2. Indiensttreding KLM/senioriteitsdatum

- a. De Martinairvlieger die gebruik maakt van de vrijwillige overstapregeling treedt per 1 november 2011 doch uiterlijk voor 31 december 2011 in dienst van de KLM als vlieger.
Zijn datum in dienst wordt daarmee 1 november 2011 en zijn senioriteitsdatum op de KLM senioriteitslijst is 1 januari 2011, volgend uit het protocol Senioriteit Martinair vliegers (AMS/GG11.017)
Per peildatum 1 november 2011 wordt voor de aangemelde groep vliegers de onderlinge senioriteitsvolgorde vastgesteld, zijnde de senioriteitsvolgorde van de Martinair-senioriteitslijst d.d. 01-11-2010.

Feitelijke toewijzing van de senioriteitsvolgorde op de senioriteitslijst van KLM zal, in tegenstelling tot Bijlage 6 art.2.3 van de KLM Cao, eerst geschieden bij daadwerkelijke indiensttreding bij KLM én op de bovenste beschikbare senioriteitsplaatsen binnen het daartoe gereserveerde blok als beschreven in het protocol "Senioriteit Martinairvliegers d.d. 17-02-2011 in de onderlinge volgorde van senioriteit als hierboven beschreven.

- b. Om operationele redenen kan de Martinair-vlieger vanaf 1 november 2011 nog gedetacheerd blijven bij Martinair totdat hij feitelijk overgaat naar een KLM-functie, conform het detacheringsprotocol uit bijlage C .

Hierbij wordt rekening gehouden met het specifieke karakter van de operatie van Martinair en de vacatures bij KLM.

3. Verplichtingen bij dienstbeëindiging Martinair

- a. De vlieger ontvangt op het moment van overstap naar KLM een eindafrekening met betrekking tot de (verrekening van de) vakantietoeslag, de voor de vlieger naar rato geldende eindejaarsuitkering en het saldo niet genoten vakantie- en inhaaldagen.
- b. De vlieger dient uiterlijk op de laatste dag van de arbeidsovereenkomst (zijnde een werkdag) de eigendommen van werkgever die hem ter beschikking zijn gesteld in te leveren, zoals uniform en (Schiphol)pas.

4. Onvoorziene omstandigheden

Voor eventuele onvoorziene omstandigheden (zoals ziekte, niet-halen opleiding, e.d.) en/of onvoorziene neveneffecten zal in overleg tussen de VNV en Martinair een oplossing gevonden worden.



Bijlage C

DETACHERINGSVOORWAARDEN VRIJWILLIGE OVERSTAPPERS MARTINAIR

In verband met de in het onderhavige akkoord artikel 2.2.a overeengekomen vrijwillige overstap van Martinair naar KLM, zijn KLM en de VNV voor deze overstappende vliegers gedurende de periode van 1 november 2011 tot de definitieve omscholing naar een KLM beginvacature de volgende detachingsvoorwaarden overeengekomen:

- Vliegers welke middels de vrijwillige overstap uit hoofde van het Ringvaart Akkoord van Martinair naar KLM overstappen, kunnen initieel gedetacheerd worden in hun oude functie bij Martinair totdat er bij KLM een vacature voor een beginfunctie vrijkomt.
- De detachering vangt aan bij indiensttreding bij KLM op 1 november 2011 en eindigt wanneer de vlieger in omscholing gaat voor een functie bij KLM. Deze omscholing vindt plaats wanneer er een vacature bij KLM beschikbaar komt en tevens de KLM/Martinair planning de omscholing van de vlieger toelaat.
- Gedurende de detachering bij Martinair zal de vakantietoewijzing door Martinair plaatsvinden op basis van de bij Martinair geldende vakantieregeling inclusief het aantal vakantiedagen uit hoofde van de MP-cao. Bij de omscholing naar een KLM-functie zal KLM zoveel mogelijk rekening houden met deze vakantietoewijzing. Bij de feitelijke overstap [ref. Art. 2.2.a] zal conform bijlage 3 (2) van de KLM-cao het aantal vakantie-rechten worden vastgesteld. De vakanties welke gepland staan in de omscholingsperiode zullen in overleg met de betrokken vlieger en de KLM opnieuw ingepland worden met inachtneming van bijlage 3 (2) van de KLM-cao.
- Alle benodigde training, waaronder de periodieke recurrent trainingen en profchecks, zullen gedurende de detachering door Martinair worden verzorgd.
- Gedetacheerde vliegers zullen door Martinair worden ingedeeld vanaf het basisstation Schiphol.
- De volgende artikelen, hoofdstukken en bijlagen van de KLM-cao zijn niet van toepassing, maar – voor zover geregeld – de naar inhoud overeenkomstige artikelen e.d. van de Martinair CAO voor vliegers en de overige arbeidsvoorwaarden en regelingen voor vliegers bij Martinair:
 - a. Art. 8.1 en Bijlagen 5, 5A en 5C (werk- en rusttijden).
 - b. Art. 8.2 (Indelingsverzoeken);
 - c. Art. 10.4 en Bijlagen 13 en 14 (Daggelden en Hotelaccommodatie);
 - d. Art. 11.1 (Onderzoek naar voorvallen);
 - e. Art. 11.2 en Bijlage 17 (Onderzoek naar voorvallen betreffende vluchtveiligheid);
 - f. In geval van een onderzoek i.h.k.v. vluchtveiligheid, waar een KLM vlieger bij betrokken is, zal er te allen tijde een KLM Onderzoeker bij betrokken worden;
 - g. Art. 11.4 (Beroep).

In onduidelijke situaties zullen de KLM, Martinair en de VNV in overleg een oplossing zoeken.

Tevens geldt:



- e. Hoofdstuk XII van de KLM-cao (Disciplinaire Maatregelen) blijft onverkort van toepassing met dien verstande dat bij conflicterende instructies deze in overleg tussen KLM, Martinair, en de VNV worden opgelost.
- f. In afwijking van de controlevoorschriften bij ziekte geldt dat de werknemer zich zowel bij Martinair als ook bij KLM Health Services dient ziek te melden.
- g. In afwijking van Bijlage 20 (Regeling bij Zwangerschap) geldt dat de werknemer haar zwangerschap onverwijld bij zowel KLM als Martinair dient te melden.
- h. Alle door of vanwege KLM ten behoeve van vliegers afgesloten verzekeringen blijven gedurende de detachering van kracht.

-o0o-



Bijlage D

DETACHERING EERSTE OFFICIEREN MARTINAIR BIJ KLM

1. Detachering

Martinair kan vanaf 1 januari 2012 tot 1 januari 2014 eerste officieren conform artikel 7.4 uit hoofdstuk 7 van de MP-cao Martinair detacheren bij KLM. Het gaat hierbij om de aangewezen overstappers zoals benoemd in artikel 2.2 van het akkoord.

2. Tewerkstelling

- a. Gedurende de periode van de detachering zal de MP-cao van toepassing zijn.
- b. De gedetacheerde vliegers zullen door KLM worden opgeleid voor de KLM-operatie.
- c. Aanwijzing zal conform artikel 2.2 van het akkoord plaatsvinden op basis van omgekeerde volgorde van senioriteit.

3 Toepasselijke cao

- a. Gedurende de periode van de detachering zal de MP-cao van toepassing zijn.
- b. De volgende bijlagen van de MP-cao zijn niet van toepassing, maar wel – voor zover geregeld – de naar inhoud overeenkomstige artikelen e.d. van de arbeidsvoorwaarden en regelingen voor vliegers bij KLM:
 - Bijlage 5 onkostenvergoeding bij verblijf buiten de standplaats
 - Bijlage 7 werk-, rust en vrije tijdsregeling
 - Bijlage 8 regeling indelingsverzoeken
 - Bijlage 9 vakantie-regeling (vakantietoewijzing door KLM volgens KLM vakantievoorwaarden)
 - Bijlage 11 stationeringsregeling
 - Bijlage 12 (hotel)accommodatie
 - Bijlage 30 regeling gebruik vluchtgegevens en onderzoek naar veiligheidsvoorvallen

Bij eventuele onduidelijkheden zal de Martinair-cao leidend zijn, tenzij anders wordt overeengekomen.

- c. In aanvulling op de huidige regelingen in de MP-cao en in de KLM-cao gelden voor de volgende bijlagen aanvullende bepalingen:
 - Bijlage 23 Martinair (disciplinaire maatregelen) blijft onverkort van toepassing met dien verstande dat door KLM gegeven instructies gelijk worden gesteld aan de door Martinair gegeven instructies.



- Bijlage 17 KLM-cao(Procedure voor onderzoeken bij voorvallen waarbij de vluchtveiligheid in het geding is) In geval van een onderzoek in het kader van vluchtveiligheid, waar een Martinair-vlieger bij betrokken is, zal er te allen tijde een Martinair-onderzoeker betrokken worden.

4. Lengte van detacheringperiode

- a. Deze loopt van 1 november 2011 tot 1 januari 2014 of tot het moment dat er een vacature ontstaat op basis van art. 2.2 (b).



TER INFORMATIE

Martinair sectie Pensioenfonds Vliegend

Deze informatie behelst een samenvatting van de regeling, die geldt voor ex-Martinair vliegers. Als uitgangspunt geldt het pensioenreglement dat voor KLM-vliegers van toepassing is voor zover daar hieronder niet van wordt afgeweken.

Wijzigingsdatum	De ingangsdatum van de nieuwe regeling is 1 november 2011. De regeling geldt voor de ex-Martinair vliegers, zoals die in het Ringvaart Akkoord zijn omschreven.
Pensioensysteem	Pensioen op basis van middelloon
Normpensioendatum	De 56 ^{ste} verjaardag geldt als normpensioendatum.
Vervroegde pensionering	Vervoegde pensionering, waarbij het opgebouwde pensioen actuariael gekort wordt, is mogelijk vanaf de eerste van de maand waarin de 50 ^{ste} verjaardag valt.
Late pensionering bij gebruikmaking van de regeling "verminderde productie en deeltijdpensioen"	De pensioendatum kan bij gebruikmaking van de regeling "verminderde productie en deeltijdpensioen" opgeschoven worden tot uiterlijk de 60ste verjaardag van de vlieger. De pensioenleeftijd wordt verschoven volgens de regeling die voor KLM-vliegers geldt. Hierbij wordt de bij Martinair geregistreerde periode van verminderde productie voor de daar geldende afbouwregeling meegenomen voor de bepaling van de verschoven pensioendatum.
Bruto maandpensioengrondslag (BPG)	De bruto pensioengrondslag wordt vastgesteld op 1 januari van het jaar. De pensioengrondslag is gelijk aan 12 X het maandsalaris* per 1 januari verhoogd met de vakantietoeslag en verhoogd met het bedrag van de structurele eindejaarsuitkering* van het jaar daarvoor en verminderd met € 792 i.v.m. de vroegere OHT. Het maandsalaris is inclusief de eventuele passeerbetaling en/of salaristoelage i.v.m. nevenfunctie. * Zolang de vlieger een suppletie ontvangt is het maandsalaris en eindejaarsuitkering gelijk aan het niveau dat hij/zij bij Martinair zou hebben verdiend.
Franchise	De franchise wordt vastgesteld op 1 januari van het jaar en is gelijk aan 10/7 van de AOW-uitkering inclusief vakantietoeslag voor een gehuwde waarvan de partner ouder dan 65 jaar is.
Netto Pensioengrondslag (NPG)	Bruto Pensioengrondslag minus de Franchise.
Ouderdomspensioen	Jaarlijks wordt 1,97% van de NPG van het desbetreffende jaar aan ouderdomspensioen opgebouwd. Zolang er nog geen aanwijzing door het Ministerie van Financiën is verstrekt, zal het reglement een zgn. fiscale glijclausule bevatten. Deze clausule bepaalt dat de pensioenopbouw verlaagd wordt tot hetgeen nog wel fiscaal toelaatbaar is indien de fiscus onverhoopt het verzoek tot aanwijzing mocht afwijzen.

Invaliditeitspensioen (IP)	<p>Toekenning van het invaliditeitspensioen en voortgezette pensioenopbouw wegens arbeidsongeschiktheid geschiedt op de voorwaarden zoals deze zijn omschreven in Pensioenreglement voor de vliegers van de KLM.</p> <p>De grondslag voor de berekening van het IP en de voortgezette pensioenopbouw is de Bruto Pensioengrondslag. De hoogte van het IP wordt bepaald volgens de relevante bepalingen van het pensioenreglement Vliegend (artikel 8)</p> <p>Uitloop max. 4 jaar</p>
Pensioenopbouw bij arbeidsongeschiktheid	100% voortgezette pensioenopbouw zolang de deelnemer arbeidsongeschikt is en invaliditeitspensioen geniet zonder dat daarvoor een premie verschuldigd is. Uitloop maximaal 4 jaar conform art.8 KLM-reglement. Verrekening lopende WIA-uitkering na pensionering eveneens.
Nabestaandenpensioen	70% van het verzekerde ouderdompensioen.
Tijdelijk nabestaandenpensioen	Op risicobasis. Wordt vastgesteld conform KLM-systematiek.
Wezenpensioen	20% van het in het uitzicht gestelde ouderdompensioen betaalbaar tot leeftijd 18/27.
Keuzemogelijkheden bij pensionering (niet uitputtend weergegeven)	Cf. KLM-systematiek
Eigen bijdrage	De bijdrage van de werknemer wordt vastgesteld als zijnde 11% van de grondslag, zoals die gold conform voormalig pensioenreglement van de Stichting Pensioenfonds Vliegers Martinair Holland.
Premiesystematiek	De vaststelling van de hoogte van de premie is dezelfde systematiek als voor het KLM-fonds wordt toegepast.
Indexering	Conform de systematiek van het KLM-fonds
CAO	Artikel 10.9 (pensioenen) op onderdelen 5 (pensioengrondslag) 6 (premietoelage). en 7 (toekomstige wetgeving) uitsluiten voor de MP regeling
Waarde overdracht	Uitgangspunt is dat de bij MP opgebouwde pensioenaanspraken niet worden overgedragen naar het KLM pensioenfonds. Dient nog te worden bekrachtigd door de besturen van de pensioenfonds omdat er in het kader van de Pensioenwet sprake is van een collectiviteit.
Levensloop	Vanaf indiensttreding bij KLM kunnen MP vliegers levensloop sparen in het Eagle Fund



Enkele verschillen op een rij:

Onderwerp	Vershil	
Soort pensioenregeling	Beide regelingen zijn gebaseerd om een middelloon. Bij KLM wordt de werkgeversbijdrage jaarlijks opnieuw vastgesteld. Bij MP geldt een vaste werkgeversbijdrage	
BPG	Zolang de vlieger een suppletie ontvangt, sluit BPG aan bij niveau van salaris dat hij/zij bij Martinair zou hebben verdiend.	
Werknemersbijdrage	Zolang de vlieger een suppletie ontvangt blijft deze 11%. Bij KLM 18%.	
Premietoelage	Aan de KLM vlieger wordt een pensioenpremietoelage toegekend van 15%. Deze geldt niet voor de voormalige MP-vlieger zolang hij/zij een suppletie ontvangt	
Pensioendatum	Bij KLM: de 56 ^{ste} verjaardag. Bij MP de 1 ^e van de maand samenvallend dan wel volgend op 56 ^{ste} verjaardag (gemiddeld een ½ maand verschil).	
Franchise	Afwijkende franchise (KLM lagere franchise)	
Ouderdomspensioen	Afwijkend opbouwpercentage (MP 1,97% i.p.v. KLM 1,95%)	
Invaliditeitspensioen	80%/70%/51,5% systematiek van de KLM overgenomen (was geplafonneerd 80% IP) Uitloop 4 jaar (i.p.v. 7 jaar bij MP) . Afwijkende wijze van integratie WIA voor en na pensioendatum .	
Voortgezette pensioenopbouw bij arbeidsongeschiktheid	Cf. KLM. (dus niet langer afhankelijk van alleen percentage WIA-arbeidsongeschiktheid) .Hoogte wel op basis van MP	

	pensioengrondslag	
Tijdelijk nabestaandenpensioen	Bepaling, dat hoogte verzekerd bedrag door bestuur pensioenfonds gemaximeerd kan worden komt te vervallen.	
Wezenpensioen	Wordt 20% (is bij MP 17,5%) verzekerd OP betaalbaar tot leeftijd 18 (was 21)/27.	
Waardevastheid	Wordt bij KLM CBS loonindex	