

## **VERNIEUWDE CBS**

**De VNC staat hierin voor behoud van de huidige functies (CA53, CA52, (A)P en SP) en het daarbij horende carrière-, doorstroom- en salarisperspectief en werkgelegenheid voor al het cabinepersoneel.**

Dit nieuwe voorstel is mede tot stand gekomen door een bottom-up benadering: denkend vanuit de ervaringen aan boord kwamen we tot een aanpassing in de samenstelling van de Cabinebemanning (CBS) met daaraan de randvoorwaarden van een aangepaste werkmethode in de M-class, die een kortere doorlooptijd van de service realiseert en leidt tot meer rust aan boord.

Zo maken we bovenal een werkbare en efficiënte situatie voor de bemanning waar en levert deze CBS daarnaast een reële bezuiniging die groei van ons bedrijf ten goede komt en de werkgelegenheid beschermt.

Het uitgangspunt voor de nieuwe CBS is de werkbaarheid aan boord. Daarnaast is de afspraak gemaakt dat bij toekomstige productontwikkeling een efficiënte werkwijze zeker gesteld blijft. Er kan niet zomaar van alles aan worden toegevoegd.

De problematiek die is veroorzaakt door de -1 CA maatregel behoort hiermee tot het verleden en eenzijdige ingrijpen door KLM in de CBS is niet meer mogelijk. Hiervoor hebben zij ten alle tijden toestemming van de VNC nodig. Hiermee is een belangrijk punt binnen gehaald.

In de vernieuwde CBS is gezocht naar een goede balans in de werkdrukverdeling over alle functies aan boord.

### **ICA**

We introduceren een rekenmethode voor de huidige vloot waarmee het aantal cabineleden per configuratie objectief wordt vastgesteld en de werkdrukverdeling aan boord gebalanceerd is:

- Voor de eenbander wordt het maximaal aantal stoelen per werkgebied afgegrensd op 52.
- De tweebander behoudt gespecialiseerde taken in de WBC
- De (assistent)purser krijgt een werkgebied met het resterend aantal stoelen waarbij het maximaal aantal stoelen is vastgesteld op 26. (Bij een hoger aantal dan 26 komt er dus een eenbander bij).
- De SP blijft verantwoordelijk voor het reilen en zeilen in de gehele cabine, maar wordt geacht 'hands on' taken uit te voeren in de WBC.

Daarnaast hebben we afgesproken dat bij de introductie van een nieuw vliegtuigtype de CBS in overleg samengesteld wordt. KLM kan ook hier dus niet eenzijdig meer de CBS aanpassen zoals met de -1 CA situatie is gebeurd.

Daarnaast hebben we om de werkbaarheid te verbeteren een aantal werkdrukverlagende maatregelen afgesproken.

Zo wordt de service in de ICA M-class zodanig aangepast dat de doorlooptijd van de service omlaag gaat waardoor er meer rust aan boord beschikbaar komt. Aan boord krijgt het kader de verantwoordelijkheid voor het toekennen van rust aan de cabine crew. Om deze rust te garanderen is er een matrix samen gesteld met bloktijden en de bijbehorende minimale rust. Daarnaast is afgesproken dat op elk nieuw vliegtuig dat aan de KLM ICA vloot wordt toegevoegd, een Overhead Crew Rest (OCR) voor cabinepersoneel zal worden ingebouwd.

De vernieuwde CBS inclusief bijbehorend aangepast product wordt gefaseerd ingevoerd en daarmee wordt de -1 CA maatregel tegelijkertijd gefaseerd teruggedraaid. De start daarvan is 1 juli 2018. Definitieve en onvoorwaardelijke einddatum is ingang winterdienst 2018. Is KLM dan niet klaar met de implementatie van de vernieuwde CBS (en bijbehorend product), dan wordt op die vluchten waar nog met -1 CA gevlogen wordt een CA toegevoegd.

### **Europa**

Ook de werkdruk op Europa is onder de loep genomen en om die te verlichten is afgesproken dat per winterdienst 2018 alle Boeings 737 standaard met vier cabineleden gevlogen gaat worden (een purser en drie CA's). Dit betekent dat er op de Boeing 737-700 een eenbender aan de standaardbemanning wordt toegevoegd. Er ontstaat zo meer samenloop in de BIP's en Jumpers behoren tot het verleden. De Europa-only divisie blijft daarnaast bestaan.