

# Protocol CAO vliegers 2017-2020

**De ondergetekenden:**

**1. de commanditaire vennootschap TRANSAVIA AIRLINES C.V. ten deze vertegenwoordigd door haar enig beherend vennoot Transavia Airlines B.V., hierna te noemen "Transavia" enerzijds,**

**en**

**2. de VERENIGING NEDERLANDSE VERKEERSVLIEGERS, hierna te noemen "VNV" anderzijds,**

**zijn de volgende afspraken met betrekking tot de CAO Transavia Vliegers overeengekomen:**

## **1. Looptijd**

De looptijd van de cao is van 1 januari 2017 tot en met 31 maart 2020

## **2. Salaris**

Er zal een kostencompenserende structurele loonsverhoging van 3% per 1 april 2018 worden toegekend. Voor het jaar 2019 zal er een kostencompenserende structurele loonsverhoging van 2% per 1 april 2019 worden toegekend. Per 1 januari 2020 zal er een structurele loonsverhoging van 1% worden toegekend.

Transavia zal bij de salarisbetaling van april 2018 een eenmalige uitkering van 0,5% van twaalfmaal het maandsalaris over maart 2018 betalen. Vliegers die gedeeltelijk in de periode december 2017 tot en met maart 2018 in dienst zijn, ontvangen de uitkering naar rato van het aantal maanden in dienst in de genoemde periode.

Per 1 januari 2018 vervalt de voorwaardelijke ingang (15% Cockpitkostenreductie) van de verbeterde winstdelingsregeling die is opgenomen in bijlage 1. Hierdoor is de ingangsdatum van de verbeterde winstdelingsregeling zoals overeengekomen in dit protocol 1 januari 2018.

## **3. Roosterstabiliteit**

De volgende afspraken worden per 1 juli 2018 ingevoerd. In overleg is het mogelijk om eerder dan 1 juli 2018 gedeeltes van deze afspraken in te voeren. Na een jaar zal er een evaluatie plaatsvinden.

### **I. Uithelpen in de regio**

De verplichting om de gehele werkperiode uit te helpen in de regio uit Bijlage 8 vervalt. Maximaal 1 keer per werkperiode kan met CBM op één ander meldstation gemeld worden; dit voor één of meerdere aansluitende dagen. Per vlieger kan Transavia hiervan 2 keer gebruik maken in een indelingsperiode van 35 dagen. In het geval van

meerdere aaneensluitende dagen zal een hotelovernachting voor de vlieger worden ingeroosterd.

## II. Blokbescherming & Meldingstijd

De blokbescherming geldt voor het wijzigen van een vluchtopdracht/simulatoropdracht in een andere vluchtopdracht/simulatoropdracht. Dit impliceert dat blokbescherming niet geldt voor een vertraging van een vluchtopdracht/simulatoropdracht die niet leidt tot een wijziging van deze vluchtopdracht/simulatoropdracht in een andere vluchtopdracht/simulatoropdracht.

De volgende teksten zullen worden opgenomen/vervangen in de cao:

### C.9 Blokbescherming

- a) Het wijzigen van een vluchtopdracht/simulatoropdracht in een andere vluchtopdracht/simulatoropdracht is alleen mogelijk met in achtname van onderstaande tabel.
- b) Een schemawijziging waarvoor geen bewilliging benodigd is zal door middel van CRP kenbaar gemaakt worden. Het CRP dient uitsluitend tijdens het aan- en afmelden van een vluchtopdracht gecontroleerd te worden op wijzigingen.
- c) Bij een schemawijziging waarvoor bewilliging benodigd is zal expliciet aan de vlieger gevraagd worden om te bewilligen. De compensatie van 1 PD voor deze bewilliging zal voor 50% worden uitbetaald in de maand volgend op de maand waarin de bewilliging heeft plaatsgevonden. De andere 50% wordt toegevoegd aan de rekening courant premiedagen (RCPD). PD's zullen alleen worden ingedeeld als hele PD en niet als halve PD.
- d) Bij een verlating van de meldingstijd geldt de oorspronkelijke meldingstijd als referentie en bij een vervroeging van de meldingstijd geldt de nieuwe meldingstijd als referentie.
- e) [uitgangspunten geformuleerd in bijlage 2; invulling tekst volgt]
- f) Bij het gelijktijdig vervroegen van de meldingstijd en het verlaten van de afmeldtijd zal één keer compensatie worden toegekend. In dit geval geldt de zwaarste compensatie, inclusief eventuele bewilliging.
- g) In onderstaande tabel staat welke compensatie geldt en of er bewilliging (aangegeven met een \*) noodzakelijk is.

<b>Tijd tot referentie meldingstijd</b>	<b>Vervroegen meldingstijd</b>		<b>Verlaten afmeldtijd</b>	
> 336 uur (14 dagen)	alles	vrij	alles	vrij
≤ 336 uur (14 dagen), >168 uur (7 dagen)	>3 uur	1 PD	>3 uur	1 PD
	≤3 uur	vrij	≤3 uur	vrij
≤ 168 uur (7 dagen), >24 uur	>3 uur	1 PD*	>3 uur	1 PD*
	≤3 uur, >2 uur	1 PD	≤3 uur, >2 uur	1 PD
	≤2 uur	vrij	≤2 uur	vrij
≤ 24 uur	>0 uur	1 PD*	>2 uur	1 PD*
			≤2 uur	vrij

Deze tabel wordt in januari 2019 geëvalueerd op de schemawijzigingen die hebben plaatsgevonden tussen de 7 en 14 dagen. Indien in de periode van 1 juli 2018 tot en met 31 december 2018 niet meer dan 50 PD's worden uitgekeerd als gevolg van schemawijzigingen van een vluchtopdracht/simulatoropdracht tussen de 7 en 14 dagen zullen, met ingang van 1 april 2019, tussen de 7 en 14 dagen wijzigingen groter dan 3 uur enkel met bewilliging kunnen plaatsvinden.

h) Bovenstaande bepalingen zijn niet van toepassing

- indien de schemawijzigingen het gevolg zijn van eigen verzoeken uit het verzoekensysteem, ruilingen, niet verkrijgen van medical of kwalificatie, BIC- of sociale restricties;
- indien de schemawijzigingen tijdens een TQ opleiding plaatsvinden (tot aan de eerste dag van de lijntraining). Tijdens de lijntraining hoeft de vlieger niet om bewilliging gevraagd te worden, maar geldt de compensatie wel;
- indien de schemawijzigingen tijdens een command opleiding plaatsvinden (tot aan de eerste dag van de lijntraining). De vlieger hoeft niet om bewilliging gevraagd te worden, maar de compensatie geldt wel. Tijdens de lijntraining zijn alle bepalingen van toepassing;
- Indien de vlieger zich heeft aangemeld voor een vluchtopdracht en er veranderingen aan de ingetekende vluchtopdracht noodzakelijk zijn vanwege de sluitingstijd van EIN of RTM. De overige bepalingen van G.8 blijven wel van toepassing.

i) Calamiteitenbepaling

Bij calamiteiten geldt de blokbescherming in redelijkheid niet. Dit houdt in dat de voorwaarde van bewilliging, zoals opgenomen in de blokbescherming, niet van toepassing is. De compensatie, zowel met bewilliging als zonder bewilliging, zal conform C.9.c worden toegekend.

Een calamiteit wordt als volgt gedefinieerd: "een onverwachte en op grote schaal ernstige verstoring van de productie waarbij minimaal 33% van de vluchten wordt geannuleerd of met meer dan 3 uur wordt vertraagd". Onder ernstige verstoringen wordt bijvoorbeeld verstaan: extreme weersomstandigheden (code rood), tijdelijke sluiting van een meldstation of een luchtruimstaking.

In overleg met de VNV kan voor andere onverwachte extreme situaties, waarbij niet minimaal 33% van de vluchten wordt geannuleerd of met meer dan 3 uur vertraagd wordt, de calamiteitenbepaling van toepassing worden verklaard. Indien naar tijd gemeten, deze situatie geen ruimte tot overleg vooraf laat, verplicht Transavia zich de VNV zo spoedig mogelijk op de hoogte te stellen en in overleg te treden over het gebruik van de calamiteitenbepaling en de oorzaak hiervan. Indien blijkt dat deze werkwijze niet tot de juiste rechtvaardiging van het gebruik leidt, kan de VNV besluiten motivering altijd vooraf te laten plaatsvinden

De calamiteitenbepaling geldt 24 uur vanaf het moment dat de calamiteit is ontstaan. In overleg met de VNV kan deze periode worden verlengd indien de calamiteit van dien aard is dat het redelijk is deze periode te verlengen. In alle gevallen zal het de insteek zijn om de wijzigingen te minimaliseren qua hoeveelheid en tijd.

De calamiteitenbepaling zal niet vaker dan 5 keer per jaar worden gebruikt. In overleg met de VNV kan hiervan worden afgeweken.

### **C.16 Meldingstijd**

C.16 3) en 4) worden samengevoegd in C.16 3):

Na een vluchtopdracht/simulatoropdracht met meldingstijd liggende in de periode van 04:00lt tot en met 05:59lt, zal de eerstvolgende meldingstijd voor een vluchtopdracht/simulatoropdracht minimaal 24 uur later zijn.

Toevoegen punt C.16 d):

Na publicatie van de roosters is het mogelijk om, in afwijking van C.16 3) éénmaal per werkperiode terug te vallen op minimaal 23 uur en 45 minuten voor de eerstvolgende meldingstijd. Wanneer gebruik wordt gemaakt van deze regel is de vroegst mogelijke meldingstijd 04.00 LT.

Voor C.16 3) is er een rule relaxation beschikbaar voor de vlieger waarbij de eerstvolgende meldingstijd minimaal 23 uur en 30 minuten later zal zijn.

### **Reserve**

B.2 Reserve: een periode van tijd waarin een lid van de bemanning beschikbaar moet zijn voor een opdracht. De meldingstijd van een te ontvangen opdracht ligt in deze periode van tijd.

#### C.2.3 Reserve

#### C.10

Een reserve kent een maximale duur van 12 uur. Tussen 2 reserves ligt een periode van minimaal 8 uur zonder indeling. Per 35-daagse periode mogen maximaal 6 reserves worden ingedeeld. Een reserve mag ingedeeld worden met een indeling conform C.2, punt 1, 2, 8, 10 en 15

#### C.11

De vlieger wordt uiterlijk 16:00 uur lt op de dag voor zijn reserve door de werkgever geïnformeerd over de invulling van de reserve. Indien de vlieger tijdens bovengenoemd tijdstip werkzaam is, zal de vlieger na afloop van de werkzaamheden zijn Crew Roster Portal controleren op een wijziging voor de reserve. Indien de vlieger niet in staat is zijn Crew Roster Portal te lezen, dient hij zich aansluitend aan de werkzaamheden met de afdeling Control Planning in verbinding te stellen. De vlieger hoeft tijdens vrije tijd conform C.2 punt 4, 5, 6, 7, 11, 12 en 13 niet een wijziging te confirmeren.

De huidige termen reserve en reservedienst zullen worden aangepast naar standby.

### **Extra afkoopmoment PD**

In bijlage 7, artikel H.1 wordt een extra moment toegevoegd van 1 november van elk jaar waarbij het saldo van PD's moet worden afgebouwd tot 6.

In bijlage 7, artikel H.2 wordt een extra moment toegevoegd van 1 november van elk jaar.

De PD zoals vermeld in G.6 wordt een CD.

## **III. Overige bepalingen**

### **C.22 Rooster bij ziekmelding**

Bij ziekmelding wordt de vlieger voor het restant van de werkperiode waarin de vlieger zich bevindt van het rooster gehaald. Indien voor de eerstvolgende periode van vrije tijd de vlieger zich niet beter heeft gemeld, zal de vlieger ook de daaropvolgende werkperiode van het rooster worden gehaald. Na herstelmelding ontvangt de vlieger nieuwe opdrachten voor de periode die volgens artikel C.22 zijn vervallen. De nieuwe opdrachten worden beschouwd als een nieuwe gepubliceerde indeling en dus niet als schemawijziging. De perioden van vrije tijd op het schema blijven intact. Bij langdurige ziekte wordt de vrije tijd gepubliceerd.

## **C.24 Uitvoeringsbepalingen**

- a) Op het moment van publicatie van de roosters is minimaal 95% van alle vluchten voorzien van een volledige bemanning.
- b) Er zal door T bids gestuurd worden op een eerlijke verdeling van de standby's

### **Nachtvlucht met aanmeldtijd voor 6:00lt**

Artikel C.15 van bijlage 7 wordt als volgt aangepast:

De rust na een vlucht waarbij de afmeldtijd de vlucht definieert als nachtvlucht, zal geen deel uitmaken van de vrije tijd.

Artikel F.1.a) van bijlage 7 wordt als volgt aangepast:

Een vrije dag in een indelingsperiode bedraagt 24 uur aaneengesloten vrije tijd, welke begint tussen 01:00lt en 05:00lt of na de rust van een vlucht waarbij de afmeldtijd de vlucht definieert als nachtvlucht.

### **Wetlease**

Het vergroten van de roosterstabiliteit door middel van blokbescherming zorgt ervoor dat er een extra crewbehoefte komt. Teneinde voldoende capaciteit te creëren hiervoor kan Transavia gedurende (IATA) zomerseizoen 2018 capaciteit inhuren door middel van één wetlease. Per zomerseizoen 2019 zal Transavia de crewbehoefte in dit kader zelfstandig op orde hebben gebracht. Indien Transavia van deze mogelijkheid gebruik maakt, zullen ter compensatie uiterlijk per 1 november 2018 zes First Officers op basis van senioriteit in de gelegenheid zijn gesteld de opleiding tot gezagvoerder te beginnen, en aansluitend gepromoveerd te worden. Tevens zullen per datum start wetlease deze First Officers, mits zij hun opleidingsplaats hebben geaccepteerd, tot het moment van promotie een passeerbetaling ontvangen. Indien een of meerdere First Officers de opleiding niet met succes afronden, zal hun opleiding, promotie en passeerbetaling door de eerstvolgende First Officer(s) op de senioriteitslijst worden ingenomen.

### **Tijdelijke vacatures**

Transavia kan tijdelijke vacatures per standplaats uitzetten waarop een vlieger kan bieden. De tijdelijke vacature is gerelateerd aan een aanwijsbare tijdelijke oorzaak, te denken valt aan langdurig zieken, opname onbetaald verlof of slottoewijzing, en heeft een maximale looptijd van 1 IATA-seizoen en kan eenmalig (aansluitend) worden verlengd met 1 IATA-seizoen. Transavia zal voorafgaand aan het gebruik maken van de tijdelijke vacature de VNV informeren over het ontstaan van de tijdelijke vacature en de in dit artikel genoemde oorzaak en tijdelijkheid daarvan. Als in het opvolgende jaar in hetzelfde seizoen opnieuw een vacature ontstaat wordt de vacature als "vast" beschouwd. Voor de tijdelijke vacatures wordt een aparte biedlijst gehanteerd. Toewijzing gaat volgens dezelfde methodiek als omschreven in artikel 5.2 van bijlage 8. Indien sprake is van een andere aanwijsbare tijdelijke oorzaak treden partijen in overleg.

## **4. Grip op vrije tijd**

### **I. Deeltijd en Afbouw**

Deeltijd en Afbouw-dagen zullen worden beschouwd als zijnde 'vrije tijd'. Daarmee is het indelen van een enkele weekenddag mogelijk voorafgaand aan de deeltijd/afbouw-week.

### **II. Vakantieregeling**

Het aanvragen en de publicatie van vakantie worden conform onderstaande tabel uitgevoerd. Het bekend maken van de afbouwweken zal verschoven worden, zodat de vlieger daarmee rekening kan houden met zijn vakantieaanvraag.

Vakantie	periode	aanvragen tot	publicatie
Zomer	1 april- 30 september	1 november	1 december
Winter	1 oktober - 31 maart	1 juni	1 juli

### **III. PD en CD**

Transavia zal in T bids een PD/CD biedoptie ontwikkelen. Deze biedoptie zal een positieve scoring in zich hebben zodat de aanvraag van een PD/CD in de bieding zwaarder weegt dan een niet aangevraagde PD/CD die in T bids wordt afgebouwd. Het doel van deze instelling is dat aangevraagde PD/CD dagen een hogere kans op toekenning krijgen en daarmee voorgaan op niet aangevraagde dagen die automatisch kunnen worden afgebouwd. De ontwikkeling van deze biedoptie zal worden meegenomen in fase 3 van het protocol verbetering indelingen.

### **5. Loss of License regeling**

Partijen zullen met ingang van 1 januari 2019 gezamenlijk invulling geven aan een 'loss of license'-regeling voor VNV leden vallend onder de cao voor Transavia-vliegers, ondergebracht in of naast de reeds bestaande VNV Loss of License regeling voor KLM-vliegers en qua invulling gelijkend daaraan. Transavia is daarbij geen risicodragers.

Hiervoor zal Transavia jaarlijks op 1 januari (met ingang van 1 januari 2019) 700 euro \* aantal FTE Transavia-vliegers \* organisatiegraad VNV (peildatum 1 januari van ieder jaar) netto storten in het fonds, geïndexeerd met HV-vlieger cao-loonrondes. Afbouwers worden in de berekeningen van het aantal FTE meegenomen tegen hun salarispercentage en vliegers die ouderschapsverlof genieten tegen hun reguliere contractpercentage (zonder het ouderschapsverlof). Deze storting op 1 januari van elk jaar dient als voorschot op de eindafrekening die op 31 december van elk jaar wordt bepaald. In deze eindafrekening worden de vliegers die gedurende het jaar lid worden van de VNV, danwel het lidmaatschap hebben beëindigd, naar rato van het aantal maanden hieronder vallend meegenomen.

Op 1 januari 2019 en 1 januari 2020 zal Transavia, bovenop de verschuldigde bijdrage van dat betreffende jaar, aanvullend een storting doen ter opbouw van de buffer. De hoogte van deze stortingen zijn per jaar gelijk aan de helft van de verschuldigde bijdrage op die datum. Op 1 januari 2019 zal de aanvullende storting van 1 januari 2020 als voorschot betaald worden.

De netto inhouding t.b.v. Hienfeld wordt voor Transavia-vliegers die VNV-lid zijn niet langer ingehouden per 1 januari 2019. Per die datum zal Transavia voor de niet-VNV leden en VNV-leden niet vallend onder deze regeling zorgdragen voor een adequate brevetverliesverzekering, waarbij de uitkering minimaal gelijk dient te blijven.

Vanaf 1 januari 2019 vallen VNV-leden, vallend onder de in dit document beschreven regeling, buiten de Hienfeld verzekering en kunnen derhalve alleen aanspraak maken op deze loss of license regeling. Voor vliegers die vanaf 1 januari 2017 nog in aanmerking kunnen komen voor een Hienfeld uitkering zal een regeling worden getroffen waarbij voorkomen wordt dat er dubbel wordt uitgekeerd.

Vliegers die lid van de VNV worden en al langer dan 6 maanden in dienst zijn bij Transavia blijven gedurende een periode van 24 maanden verzekerd via Hienfeld dan wel via een andere adequate brevetverliesverzekering en hebben gedurende deze periode geen recht op een uitkering vanuit de stichting en tellen op dat moment niet mee met de organisatiegraad. Indien een vlieger aansluitend aan deze periode in een afkeurtraject zit blijft de verzekering bij Hienfeld dan wel via een andere adequate

brevetverliesverzekering doorlopen en ontstaat er geen recht op een uitkering uit het fonds totdat de vlieger minimaal 6 maanden actieve dienst als vlieger heeft vervuld. Vliegers die binnen 6 maanden na indiensttreding lid worden vallen direct onder de regeling vanaf het moment van aanvang lidmaatschap.

Disclaimer: Check op dekking en uitkering brevetverliesverzekering onder Hienfeld na beëindiging van deelname als gevolg van oetreding tot de 'loss of license'-regeling voor VNV leden.

## 6. Veeglijst

- De zin in artikel 5 van bijlage 26 zal zonder inhoudelijke wijziging ter verheldering opnieuw geformuleerd worden.
- De functies junior/senior officieren zullen worden vervangen door eerste officier.
- De uitwerking van de aanvullende deeltijdvarianten (90%, 80%, 70% en 60%) zal in de cao worden opgenomen.
- Definitie B.13 zal worden gecorrigeerd:  
**B.13 Recuperatie Periode (RP)**  
Een aaneengesloten tijdsverloop buiten de vrije tijd zoals bedoeld in Bijlage 7, artikel C.2 onderdelen 4 (dan wel de uitgestelde vrije tijd zoals bedoeld in de afbouwregeling), 5, 6, 7, 11, 12 en 13 en buiten de rust zoals bedoeld in Bijlage 7, artikel C.17 en E, waarin het bemanningslid rust geniet ter recuperatie, welke geheel of gedeeltelijk samen kan vallen met de rust voortvloeiend uit enige opdracht. Een recuperatieperiode zal enkel na de betreffende vluchtopdracht(en) genoten kunnen worden.
- Partijen zullen gezamenlijk een werkgroep samenstellen met als opdracht een actualisatie van de cao bijlage 7. Hierin zal ook de uitbreiding CBM voor alle cao-artikelen en GVWT-verkorting (als opgenomen in bijlage 8, artikel 7.1) worden besproken. De opdrachtformulering wordt bepaald op het formeel overleg.

## 7. Openstaande punten

### Meldstationbeleid afschaffen uit 'cao Transavia vliegers 2013-2016'

Met in inachtneming van hetgeen overeengekomen in dit protocol, en in aanvulling daarop het op wens van de vlieger in geval van CBM van een taxi gebruik kunnen maken, wordt de discussie over meldstationbeleid, zoals overeengekomen in het protocol cao 2013-2016, geacht te zijn beslecht. Taxivervoer mag alleen plaatsvinden tussen BMC standplaats en BMC meldstation. De CBM normtijden zullen hierbij conform planning gehandhaafd blijven. Transavia zal per standplaats afspraken maken met vervoerders.

### Ontslagadviescommissie

Partijen zullen per 1/7/18 de statuten van de ontslagcommissie hebben opgesteld en deze commissie op persoonsniveau hebben ingericht.

### CBM Werkafspraken

- 1) Toevoegen van de definitie van CBM in nieuw punt B.19:  
"B.19 Car Base Movement (CBM): Een opdracht die de reistijd weergeeft met eigen vervoer vanaf de standplaats naar en van een meldstation."
- 2) Toevoegen van de indelingsmogelijkheid van CBM in punt C.2:  
"16: CBM"
- 3) Wijzigen C.19 en toevoegen C.19b  
"C.19 Positioning" wordt "C.19a Positioning"  
"C.19b CBM"  
Voor de artikelen C.14, C.16 en C.17 is de aanvangstijd van de CBM activiteit de meldingstijd en de eindtijd van de CBM activiteit de afmeldtijd;

De duur van de CBM activiteit is 45 minuten voor Amsterdam-Rotterdam vice versa, 80 minuten voor Amsterdam-Eindhoven vice versa en 70 minuten voor Rotterdam-Eindhoven vice versa.”

4) Wijzigingen in E.2:

“E.2

Bij een indeling volgens Bijlage 7 artikel C.2 punt 1, 2, 8,10, 15 en 16 zijn de rusttijden zoals vermeld in Bijlage 7, aanhangsel III van toepassing, waarbij de rust niet minder mag zijn dan de GVWT voorafgaande aan die rust, met een minimum van 13 uur;

Bovenstaande tekst sluit combinaties van een nevenopdracht en een vluchtopdracht uit, met uitzondering van positioning (Bijlage 7 artikel D.4), gesprek aansluitend aan korte vluchtopdracht (Bijlage 7 artikel D.8) en CBM.”

Aldus overeengekomen te Schiphol,

Transavia Airlines C.V.

Vereniging Nederlandse Verkeersvliegers

.....  
M.A. ten Brink  
Algemeen Directeur  
Datum:

.....  
W.O.L. Schmid  
Vice-President VNV  
Datum :

.....  
D. Neelis  
Financieel Directeur  
Datum :

.....  
C.W.N. George  
Bestuurslid Transavia  
Datum :

.....  
M. van Boven  
Hoofd P&O  
Datum :



**Bijlage 1**  
**Invulling artikel 25 uit cao-akkoord 2013-2016 verbeterde**  
**winstdelingsregeling**

Het maximum uitkeringspercentage van de huidige winstdelingsregeling zal worden aangepast naar een maximum uitkeringspercentage van 12% van het loon bij een winstmarge van 6,8%. De winstdelingsregeling komt nog steeds tot uitkering op of boven de 2% winstmarge en de uitkering zal vanaf dat punt lineair verlopen ten opzichte van de behaalde winstmarge tussen 2% en 6,8%.

De regeling blijft verder ongewijzigd, maar zal eenmalig worden herijkt naar de nieuwe boekhoudkundige regels waarbij de rentecomponent van operational leasecontracten niet langer meegenomen zal worden in de totstandkoming van de winst (COI). Partijen spreken af dat toekomstige aanpassingen in wetten, regelgeving of accounting grondslagen altijd een dergelijke herijking in zich zullen hebben. Hierbij is het uitgangspunt dat de laatstgenoemde aanpassingen niet leiden tot een wijziging van de winstuitkering.

## Bijlage 2

### Uitgangspunten referentie voor roosterwijzigingen

- 1) Slepen is niet toegestaan. Onder slepen wordt verstaan het meermaals wijzigen van een vluchtopdracht/simulatoropdracht met kleinere wijzigingen dan de grenzen uit de tabel, waardoor er ten opzichte van de originele vluchtopdracht/simulatoropdracht (waarvoor blokbescherming geldt) niet wordt voldaan aan de compensatie of bewilliging die daarbij zou horen.
- 2) Het wijzigen van een vluchtopdracht/simulatoropdracht in een stand-by of reserve periode is toegestaan:
  - a) Indien deze wijziging plaatsvindt in een tijdsframe waar blokbescherming van toepassing is (binnen 14 dagen), zal de blokbescherming van de oorspronkelijke vluchtopdracht/simulatoropdracht zoals voorgeschreven in artikel C.9 van toepassing zijn op de nieuwe vluchtopdracht/simulator opdracht voortkomend uit de stand-by of reserve periode.
  - b) Indien deze wijziging plaatsvindt in een tijdsframe waar blokbescherming **niet** van toepassing is (buiten de 14 dagen), zal de blokbescherming van de oorspronkelijke vluchtopdracht/simulatoropdracht zoals voorgeschreven in artikel C.9 **niet** van toepassing zijn op de nieuwe vluchtopdracht/simulator opdracht voortkomend uit de stand-by of reserve periode.
- 3) Voor 1 juli 2018 zullen partijen in overleg met specialisten komen tot een praktische oplossing om hieraan te voldoen.