

Medical kwijt

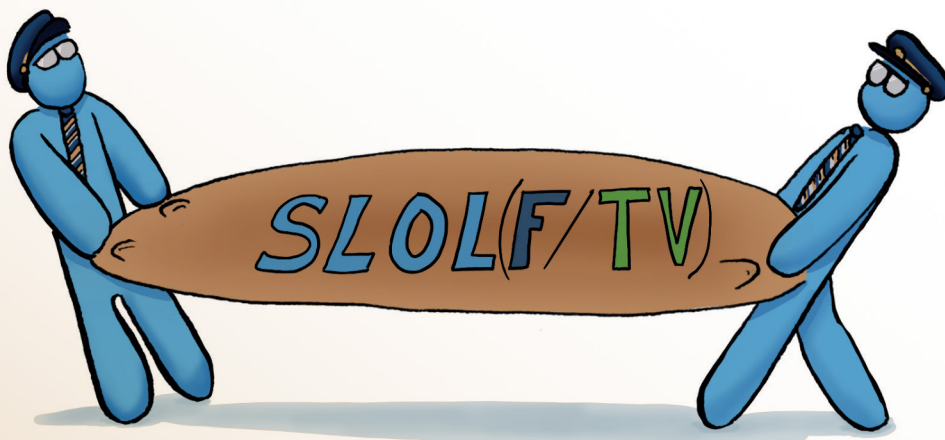
Wat nu?

In de persoonlijke reeks 'achter de cockpitdeur' publiceerde de VNV op social media onlangs het verhaal van copiloot Cassandra Zandstra.

Na het verlies van haar medische brevet ontving ze geen uitkering van haar particuliere loss of license (LOL)-verzekering.

Naar aanleiding van die publicatie dook Op de Bok in het proces bij beroepsongeschiktheid.

Tekst: Jochem Baas Illustraties: Niels van Bergen



Tot voor kort hadden de meeste Nederlandse piloten een eigen particuliere LOL-verzekering. Verzekeraars als het Britse Hiscox en het Franse APPN zijn veelgehoorde namen waar deze verzekeringen worden afgesloten. Daadwerkelijk een uitkering ontvangen wanneer een vlieger beroepsongeschikt raakt, is bij deze bedrijven echter niet altijd een gegeven. Zoals bij vele verzekeringspolissen hangt uitkering nogal af van de ‘kleine lettertjes’.

Particuliere verzekeringen

Het nader bestuderen van de polissen levert direct een flinke lijst uitsluitingen op. Zo blijkt een hiv-besmetting of elke ander seksueel overdraagbare aandoening waardoor beroepsongeschiktheid ontstaat niet gedekt (Hiscox).

De persoonlijke impact van het verlies van het medisch brevet is groot

Verder vallen uitsluitingen op zoals letsel ontstaan onder invloed van alcohol en/of drugs (APPN), aerobatic-vliegen, maar ook ‘brawling’ ofwel letsel opgelopen in een (onverhoopte) vechtpartij. En ook zwangerschapperelateerde medische problemen kunnen moeilijkheden opleveren bij uitkering, zoals Cassandra overkwam.

De stichtingen

Mede om deze redenen richtten de VNV en KLM in 2015 de Stichting Loss of License Fonds (SLoLF) op, om piloten die beroepsongeschikt raakten kordaat van een eenmalige uitkering te voorzien. “Wat de stichting SLoLF wezenlijk anders maakt is dat – in tegenstelling tot grote verzekeringsmaatschappijen – er geen enkel belang bestaat om een uitkering aan een beroepsongeschikt geraakte vlieger te weigeren”, aldus bestuurslid Steven Hekman. “De stichting is in het leven geroepen om de vliegers met een eenmalige uitkering te ondersteunen in de vaak zeer vervelende periode rondom het verliezen van het medisch brevet. De intentie is dan ook altijd om – binnen enige redelijkheid – de vlieger die uitkering te verlenen.”

Arbeidsvoorwaardelijke afspraken

De constructen rondom de eenmalige uitkering bij het

verlies van het medisch brevet verschillen per maatschappij en resulteren vaak uit arbeidsvoorwaardelijke afspraken in cao-onderhandelingen. Zo werd in navolging van SLoLF voor de Transavia-piloten de Stichting Loss of License Transavia-Vliegers (SLoLTV) opgericht. Bij TUI fly is de eenmalige uitkering door het bedrijf bij verzekeraar Hiscox ondergebracht, maar is de uitkering vastgelegd in de cao-afspraken. De Nederlandse easyJet-vlieger kan rekenen op een eenmalige uitkering direct van de werkgever.

Wat daarna?

Waar de eenmalige LOL-uitkering kan bijstaan in zaken als het direct aflossen van studieschulden of hypotheek, is de grote vraag natuurlijk wat er daarna met je vaste inkomen gebeurt. De persoonlijke impact van het verlies van het medisch brevet is groot, waardoor transitie naar een ander beroep zowel pijnlijk als ingewikkeld kan zijn. Gelukkig zijn er voor de meeste Nederlandse verkeersvliegers goede afspraken gemaakt over het invaliditeitspensioen (IP - KLM) of beroepsongeschiktheidspensioen (BOP - TUI fly & Transavia).

Hoe loopt dat proces?

In Nederland zegt de wet dat de werkgever de eerste twee jaar van ziekte minstens 70 procent van het laatste salaris moet doorbetalen.

Na twee jaar komt het IP of BOP om de hoek

Arbeidsvoorwaardelijke afspraken kunnen hierop aanvullen, zoals bij KLM die het eerste jaar 100 procent doorbetaalt en het tweede jaar een aanvulling op 70 procent geeft wanneer welwillend aan herintegratie of transitie wordt meegewerkt. In deze periode doen werkgever en werknemer gezamenlijk inspanningen om de werknemer te laten terugkeren naar het werk in de cockpit. Wanneer dit na twee jaar niet gelukt is, dan komt het IP (KLM) of BOP (Transavia/TUI fly) om de hoek.

Al in beeld

In de eerste twee jaar van de beroepsongeschiktheid valt de werknemer nog volledig onder de verantwoordelijkheid van de werkgever. In de voorlichting en begeleiding komt >>

dan ook de doorverwijzing naar het pensioenfonds aan bod. Vincent Vink, bestuurder van het KLM-vliegend fonds zegt daarover het volgende: “Er bestaat bij KLM een zeer kleine commissie (vliegende) bestuurders van het pensioenfonds die een directe lijn hebben met de HR-afdeling van het bedrijf. Met uiterste zorgvuldigheid en volgens strakke AVG-protocollen komen daar (mogelijke) aankomende gerechtigden voor het invaliditeitspensioen vast bij het pensioenfonds in beeld. Zo is het voor het pensioenfonds nooit een verrassing wanneer er een aanvraag voor het invaliditeitspensioen wordt ingediend.”

De uitkeringen van het IP/BOP

De maandelijkse uitkeringen van het IP of BOP verschillen per pensioenfonds en kunt u vinden in de informatie van uw eigen pensioenuitvoerder. Globaal beslaat de uitkering van de KLM- en TUI fly-vliegers 70 procent van het laatstverdiende salaris. De Transavia-vlieger ontvangt 60 procent van het laatstverdiende salaris. Uitbetaling door het IP of BOP blijft doorgaan tot de oorspronkelijke pensioendatum.

Inleg reguliere pensioen

Na de pensioendatum gaat de vlieger het reguliere pensioen ontvangen. Afhankelijk van werkgever en pensioenfonds blijft men gedurende de invaliditeit namelijk gewoon pensioen opbouwen. In het geval van KLM wordt de beroepsongeschikte vlieger volledig vrijgesteld van pensioenpremie. De inleg wordt betaald door een vaste opslag op de pensioenpremie bij alle actieve piloten. De vlieger bouwt tijdens de invaliditeit dus premievrij 100 procent pensioen op, gebaseerd op het laatstverdiende salaris.

Deeltijd

Wanneer een vlieger vast deeltijd werkt (geen ouderschapsverlof), dan wordt de IP- of BOP-uitkering ook bepaald op basis van dit deeltijdsalaris. Onder andere bij KLM is het bij contractverlaging mogelijk om de inlegpremie zelf vrijwillig te verhogen, zodat bij invaliditeit het IP op basis van een 100 procent salaris wordt berekend. “Gezien het relatief kleine risico praten we over die extra premie vaak over enkele tientjes”, zegt Vincent Vink.





“Daarom zien we dat veel vliegers ervoor kiezen om deze hogere premie in te leggen, omdat het een fors verschil maakt wanneer een vlieger daadwerkelijk beroepsgeschikt raakt.”

Bijverdienen

Wanneer de vlieger een IP of BOP-uitkering ontvangt, wordt het wel aantrekkelijk gemaakt om in een andere functie aan het werk te blijven. Het fundament van dit vangnet is namelijk dat het beroepsgeschiktheid afdekt en geen arbeidsgeschiktheid. Bij KLM mag de vlieger zijn IP-uitkering aanvullen tot grofweg 100 procent van het laatstverdiende salaris voordat gekort wordt op de uitkering. Bij TUI fly en Transavia zijn er vaste bedragen vastgesteld die jaarlijks met ander werk bijverdiend mogen worden.

Terugkeer

De mooiste manier om uit het IP of BOP te komen is uiter-

aard terugkeer in een vliegende functie. Voortschrijdend medisch inzicht kan betekenen dat er een moment ontstaat waarop een vlieger terug kan komen in actieve dienst.

Vliegers met diabetes kunnen wellicht terugkeren

Zo lopen er processen om vliegers met diabetes weer terug de cockpit in te krijgen. De meeste bedrijven hebben dan ook een levenslange terugkeergarantie afgesproken. Wanneer een vlieger kan – en wil – terugkeren naar de cockpit zullen het bedrijf, de vakbond, de werknemer en het pensioenfonds zich gezamenlijk inzetten om die persoon weer ‘op de bok’ te krijgen. <<