

# Gezagvoerder of gezagsverhouding?

**Piloten die via een enkele bemiddelaar steeds voor dezelfde luchtvaartmaatschappij vliegen, genieten geen winst uit onderneming maar loon uit dienstbetrekking. Dat blijkt uit twee recente uitspraken van Rechtbank Gelderland en Rechtbank Den Haag.**

Piloten A en B werken op basis van een bemiddelingsovereenkomst als gezagvoerder in de burgerluchtvaart. Volgens de overeenkomst is er geen sprake van een dienstverband en wordt dat ook niet beoogd. A geeft zijn inkomsten over 2012 aan als winst uit onderneming. B doet voor 2011 hetzelfde. In beide gevallen kwalificeert de inspecteur de inkomsten als loon uit dienstbetrekking.

Rechtbank Den Haag concludeert dat er bij A geen sprake is van winst uit onderneming, maar van loon uit dienstbetrekking. A vliegt exclusief voor één maatschappij, contractueel mag hij zelfs niet voor derden werken. Dit doet af aan de voor winst uit onderneming vereiste zelfstandigheid, aldus de rechtbank. Het debiteurenrisico dat A loopt is niet veel groter dan dat van een werknemer. A is feitelijk niet in staat om voor willekeurige vervanging door een derde te zorgen. A werkt volgens de rechtbank in gezagsverhouding tot de bemiddelaar, ook al wordt een belangrijk deel van het gezag door de luchtvaartmaatschappij uitgeoefend. Dat A als gezagvoerder soms verstrekkende beslissingen moet nemen is inherent aan het beroep, maar doet aan de gezagsverhouding niet af. Dat A alleen wordt betaald voor de lengte van de vlucht en niet betaald krijgt als hij niet opstijgt doet er ook niet aan af dat de betaling als loon kwalificeert.

Rechtbank Gelderland trekt min of meer dezelfde conclusie ten aanzien van B. Het ontbreekt aan de vereiste zelfstandigheid, B had in 2011 slechts één opdrachtgever (de bemiddelaar) voor wie hij alle werkzaamheden uitvoerde voor één luchtvaartmaatschappij. Er is in de bemiddelingsovereenkomst nagenoeg uitsluitend sprake van verplichtingen voor B en dat duidt eerder in de richting van een gezagsverhouding dan in de richting van zelfstandig ondernemerschap. B vliegt enkel met een bepaald type vliegtuig. Dat B als gezagvoerder zelfstandige beslissingen moet nemen met het oog op de veiligheid van de passagiers en de bemanning, is niet anders bij een piloot in dienstbetrekking.

Dat is dus geen argument voor zelfstandigheid. B kan zich door een derde laten vervangen, B heeft ook verklaard dat piloten onderling diensten ruilen. Zo bezien is er geen wezenlijk verschil met de reguliere vervanging zoals die bij werknemers plaatsvindt. B loopt geen ondernemersrisico, hij maakt geen reclame en gaat niet actief op zoek naar andere opdrachtgevers. B voert nog aan

Ook in de lucht is de ruimte om te ondernemen beperkt

dat hij wel investeert, namelijk in zijn vliegbrevet. Dat is echter geen bedrijfsmiddel, aldus de rechtbank. B loopt ook geen debiteurenrisico. Er is sprake van een dienstbetrekking. De bemiddelingsovereenkomst vormt de basis voor de arbeidsovereenkomst, aldus Rechtbank Gelderland.

Bron: Rechtbank Den Haag, 1 december 2016, nr. 16/3580, ECLI:NL:RBDHA:2016:14894 en Rechtbank Gelderland, 17 januari 2017, nr. 16/2840, ECLI:NL:RBGEL:2017:224

**Het mag duidelijk zijn: ook in de lucht is de ruimte om te ondernemen soms uiterst beperkt. Gelet op de feiten en omstandigheden zijn beide uitspraken niet verrassend te noemen. De vergelijking met andere hooggekwalificeerde professionals zoals medisch specialisten dringt zich op, met dit verschil dat in de zorg de ruimte om te ondernemen nog min of meer kunstmatig overeind wordt gehouden. Tegen de uitspraak van Rechtbank Den Haag is hoger beroep ingesteld, tegen de uitspraak van Rechtbank Gelderland niet. ◀**