



Arbejdsrettens dom af 15. marts 2016

I sag nr.: AR2015.0676

Dansk Pilotforening
(advokat Helle Jungersen)

mod

Dansk Arbejdsgiverforening

for

Dansk Industri

for

SAS Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden

(advokat Helge Werner)

Dommer: Næstformand, højesteretsdommer Lars Hjortnæs

Sagen angår navnlig, hvorvidt SAS Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden har begået brud på den overenskomst, som selskabet den 31. marts 2015 indgik med Dansk Pilotforening ved i strid med implementeringsbilag af samme dato at have foretaget trinvis implementering af tjenestegøringsbestemmelserne i overenskomstens § 5.

Parternes påstande

Klager, Dansk Pilotforening, har nedlagt følgende påstande:

1. DI Overenskomst I v/Dansk Industri og SAS Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden skal anerkende, at SAS Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden har brudt den gældende overenskomst mellem Dansk Pilotforening og SAS Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden og implementeringsbilaget hertil.
2. DI Overenskomst I v/Dansk Industri skal pålægge SAS Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden at overholde gældende overenskomst med implementeringsbilag og at stoppe den trinvis implementering.
3. SAS Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden skal overholde gældende overenskomst og stoppe den trinvis implementering, således at SAS Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden's overenskomstbrud i forhold til Dansk Pilotforening ophører.
4. SAS Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden skal for overenskomstbruddet betale en efter Arbejdsrettens skøn fastsat bod til Dansk Pilotforening.



Indklagede, DI Overenskomst I v/Dansk Industri for SAS Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden har taget bekræftende til genmæle over for klagers påstand 1 og har i øvrigt nedlagt påstand om frifindelse.

Sagsfremstilling

Parternes overenskomst frem til den 31. marts 2015

De ansatte i SAS Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden (SAS) var frem til den 1. april 2015 omfattet af overenskomsten ”Kollektivavtal mellan Scandinavian Airlines System och DPF, NSF resp. SPF”, kaldet Den Grønne Bog, der var indgået mellem SAS og Dansk Pilotforening (DPF), Svensk Pilotforening (SPF) og Norsk Pilotforening (NSF). Det fremgår af § 6 i Den Grønne Bog om piloternes tjenestegøringsforhold blandt andet.:

”6.1.1. Definisjoner

Dette er en klargjøring av ulike begreper benyttet i kollektivavtalen. De konkrete bestemmelsene knyttet til begrepene er beskrevet i kollektivavtalen.

6.1.1.1. Tjenestegjøringsperiode (Duty period):

Omfatter all tjeneste pålagt av selskapet, fra tjenesten begynner til piloten er fri fra all tjeneste (f.eks. fra ”check-in” til ”check-out” en normal arbeidsdag).

6.1.1.2. Check in tid (CI):

Et definert tidsrom fra piloten er pålagt å møte til tjeneste frem til planlagt avgangstid for flygning.

(CIH -Check in homebase).

6.1.1.3. Check out tid (CO):

Et definert tidsrom fra et luftfartøy står parkert med alle fremdriftsmotorer stoppet frem til starten av en hvileperiode.

(COH-Check out homebase).

6.1.1.4. Hjemmebase (Homebase):

En base utpekt av selskapet hvor piloten normalt påbegynner og avslutter sin tjenestegjøringsperiode eller serie av tjenestegjøringsperioder. Piloten er normalt selv ansvarlig for innkvartering på homebase.

6.1.1.5. Flytjenestegjøringsperiode (FDP – flight duty period):

En flytjenestegjøringsperiode er all den tid piloten utfører tjeneste ombord i et luftfartøy. Flytjenestegjøringsperioden starter når piloten møter til tjeneste for et luftforetak (Check-in CI) før en flygning eller serie av flygninger, og avsluttes etter siste flygning hvor piloten utfører aktiv tjeneste ombord (Block on).

6.1.1.6. Blokketid (flytid):



Tidsrommet fra et luftfartøy settes i bevegelse fra dets parkeringsposisjon hvor hensigten er å ta av for flygning (block-off), til det står parkert etter flygning med alle framdriftsmotorer stoppet (block-on).

6.1.1.7. Rostering (scheduling)

Planlegging som leder fram til en publisert roster (Roster latest released).

6.1.1.8. Roster (tjenestegjøringsprogram)

Et arbeidsskjema publisert av selskapet som beskriver pilotens tjeneste innenfor en fastsatt tidsperiode.

6.1.1.9. Egen roster (eget tjenestegjøringsprogram)

Publisert roster (tjenestegjøringsprogram), samt eventuelle omdisponeringer.

6.1.1.10. Omdisponering

Alle endringer til publisert roster, iht. kollektivavtalen.

6.1.1.11. Blank dag (BL)

En tjenestegjøringsdag uten fastlagt produksjon (flytjeneste eller simulatortjeneste) i publisert roster. Markerer med "BL" i publisert roster.

6.1.1.12. Stand by (beredskapstjeneste)

En definert tidsperiode i publisert roster, hvor piloten skal være tilgjengelig på flyplassen, på hotellet, eller hjemme, for å motta et spesifisert tjenestegjøringsoppdrag.

6.1.1.13. F4 Week-end fri

For Main: en tjenestefri periode fra fredag kl 1600 til mandag kl 0800

For RC: en tjenestefri periode fra fredag kl 1600 til mandag kl 0630

6.1.1.14. Hvileperiode

En uavbrutt og definert periode hvor piloten er fritatt fra all tjeneste inkludert airport standby. En hvileperiode skal sikre mulighet for 8 timers søvn og ta hensyn til nødvendig reisetid samt andre fysiologiske behov.

6.1.1.15. Minimum hvile

Minimum hvile på hjemmebasen er 12 timer, (bestående av mulighet for 8 timmars sengehvile +2+2 restid og basale behov), eller tilsvarende foregående tjenestegjøringsperiode hvis den er lengre enn 12 timer

Minimum hvile på utestasjon er minst 10 (1+8+1) timer eller tilsvarende foregående tjenestegjøringsperiode hvis den er lengre enn 10 timer.

6.1.1.16 Posisjonering (passiv overføring)

Overføring av pilot som ikke er i aktiv tjeneste, fra et sted til et annet, etter behov hos selskapet, eksklusiv reisetid.

Reisetid defineres som følger:

Tid for transport fra eget hjem til oppmøtested for flyging og motsvarende:

Tid for lokal transport fra et sted hvor hvile er foretatt til start av en tjeneste.

På utestasjoner, hvor selskapet stiller hvilefasiliteter (hotell) til disposisjon for piloten, skal reisetid utover 1 time regnes som posisjonering.

Anm. 1: Posisjonering av fly (tomflyvning) regnes som aktiv tjeneste.



Anm. 2: Oppmøtested for flygning er hjemmebase hvis ikke annet er avtalt i hvert enkelt tilfelle.

6.1.1.17. Q-tid (standardisert reisetid)

Standardisert reisetid tillagt 5 minutter for inn-/utsjekk, basert på en realistisk vurdering av tilgjengelige transportmuligheter fra spesifiserte hvilefasiliteter.

6.1.1.18. Lokal dag

En 24-timers periode som begynner kl. 00:00 lokal tid.

6.1.1.19. Lokal natt

En periode på 8 timer i tidsrommet mellom kl. 22:00 og kl. 08:00 lokal tid.

6.1.1.20. Enkeltstående fridag

En enkeltstående fridag skal inkludere to lokale netter.

6.1.1.21. "Window of Circadian Low" (WOCL)

Perioden mellom kl. 0200 og kl. 0559. Innenfor et belte av 3 tidssoner referer WOCL til lokal tid på hjemmebase. Utenfor beltet av 3 tidssoner refererer WOCL til lokal tid på hjemmebase for de første 48 timene etter avgangstid, deretter refererer WOCL til lokal tid på den aktuelle utestasjon.

6.1.1.22. Uforutsette omstendigheter

En uforutsett hendelse som uforutsette værforhold, utstyrsfeil eller trafikkforstyrrelser utenfor selskapets kontroll, og som således ikke var kjent under planleggingen av et flyoppdrag.

6.1.1.23. Fartøysjefens skjønn (Commanders discretion)

Fartøysjefens rett til beslutning basert på egen vurdering etter drøftelse med alle øvrige besetningsmedlemmer, med den hensikt å modifisere grensene for tjenestegjøring innenfor et sikkerhetsperspektiv.

6.1.1.24. Ad-hoc charter

En flyvning som ikke er serie charter eller inngår i selskapets faste ruteprogram.

6.1.1.25. Kvartal

Med kvartal menes faste 3 måneders perioder inndelt som følger: januar-mars, april-juni, juli-september og oktober-desember.

...

6.1.2.2. Roster

Selskapet skal utarbeide et arbeidsskjema, som omfatter en hel kalendermåned*. Dette arbeidsskjema skal inneholde oversikt over all tjenestegjøring inkludert bakkeaktiviteter beordret av selskapet. Roster skal være tilgjengelig (elektronisk) for piloten senest den 16de måneden før den aktuelle tjenestegjøringsmåneden.

*Med kalendermåned menes helt vanlige måneder i henhold til den gjeldende gregorianske kalender.

6.1.2.3. Gruppeindeling

En tjenestegjøringsgruppe er basert på kategori, flytype og base (for eksempel FC/B-737/OSL)



6.1.2.3. 1. Arbeidstidssystem

I utgångsläget placeras pilot alltid i variabel grupp (VG). Nyanställd pilot och nyutnämnd kapten placeras alltid i VG. Ingen pilot kan tvångsflyttas från VG.

I tillegg gjelder nedanstående på baserna OSL, STO och CPH:

För varje kategori görs en indelning av piloter i ett antal fasta grupper (FG) och en variabel grupp (VG). Vid beräkning av antalet piloter i FG skall tillgängligt pilotantal för respektive bas och tjänstgöringsgrupp först reduceras med antalet administrativa piloter, fackliga förtroendemän och piloter på 100 % tjänstledighet/långtids LoA. Beräkning sker två gånger årligen med utgångspunkt i antalet piloter per 01. mar. Och 01. sep.

SAS bestämmer storleken av fast respektive variabel grupp. Dock skall SAS – om det totala antalet piloter i en tjänstgöringsgrupp överstiger 30 uppflykka önskan om fast grupp upp til 50 % av antalet piloter inom tjänstgöringsgruppen; t. ex. FPMD80, STO

Pilot i FG får bara tvingas bort från FG med ett varsel om 3 kalendermånader, eller om han enligt bestämmelserna i § 4 biddar sig till annan tjänstgöringsgrupp eller befordras til kapten. Om omflyttning av piloter från en FG till en annan behövs för att uppnå jämn fördelning, är det den senioritetsmässigt yngste i varje grupp som flyttas til annan FG, om frivillig flyttning inte kan åstadkommas.

Om det antal piloter som ingår i FG, måste reduceras, är det den senioritetsmässigt yngste i varje grupp som flyttas til VG, om frivillig flyttning inte kan åstadkommas.

Om antalet piloter i VG är oacceptabelt litet med hänsyn till produktionsvariationer, kan efter överenskommelse med respektive pilotförening utökning ske av VG.

Vid vakanser i FG sker flyttning från VG. Förtur til flyttning har pilot med högst senioritet. Piloter placerade i VG kan begära flyttning til spesiell grupp inom FG och får i så fall stå över till dess vakans oppstår i ønskad grupp.

Piloter i FG, som vid semester eller tjenstledighet, inklusive militærtjenst, eller en kombination av dessa ej kan följa sin fasta modul, placeras i VG.

...

6.1.3. Tjenestegjøring.

Som tjeneste regnes all tjenestegjøring planlagt og pålagt av selskapet.

Det maksimale antall tjenestegjøringsdager (P-dager vid roster release) i VG er 179 pr. pilot, pr. år (100 % stilling). RC: 185 P-dagar /pilot/år (100 % stilling)

For piloter på deltid reduseres maksimalt antall tjenestegjøringsdager pr. pilot pr. år, og økes kravet til minimum F/mnd og minimum F/kvartal, tilsvarende stillingsprosent. Se 6.1.15 nedan.

VA1 (ferie uten lønn), velferdspermisjon uten lønn, forskuddsferie og kompensasjonsdager (F3, F31, F7S) reduserer det maksimale antallet tjenestegjøringsdager pr pilot pr år.



Frivillig salg av fritid (FX/VX) kommer i tillegg till det maksimale antallet tjenestegjøringsdager pr pilot pr år.

...

For piloter i FG, se 6.1.2.3.

...

6.1.3.2. Forbruk av tjenestegjøringsdager ved sammenhengende fravær annet en deltid (P)

Ved sammenhengende fravær, som f.eks. ”fødselspermisjon” eller ”pappapermisjon”, (hele fraværperioden kodes sammenhengende f.eks. LA 65), beregnes forbruket av P dager i fraværperioden med faktor 0,568 Main resp. 0,587 RC (opprundet til nærmeste hele P).

F.eks. 14 dager ”pappapermisjon” medfører $14 \times 0,568 = 8$ forbrukte P dager

6.1.4. Beregning av tjenestegjøring.

6.1.4.1. Tidsrommet mellom inn- og utsjekk (CI/CO) utgjør en tjenestegjøringsperiode for aktiv flytjeneste og posisjonering.

Simulatortjeneste, beordret bakketjeneste og deltagelse i pålagte møter regnes som tjenestegjøring fra oppmøte til tjenestens slutt.

Ved posisjonering etter siste aktive sektor (leg) kan tjenestegjøringsperioden utøkes med FDP + 3 timer.

6.1.4.2. Beregning av maksimal flygetjeneste (FDP)

FDP starter ved CI og slutter ved block-on siste aktive leg.

Den maksimale flygetjenesteperiode reduseres med 30 minutter fra og med tredje sektor (leg) innenfor samme FDP.

En FDP som starter innenfor WOCL reduseres med 100% av den tiden som ligger innenfor WOCL, maksimalt 2 timer.

En FDP som avsluttes innenfor, eller som omfatter hele WOCL reduseres med 50% av den tiden som ligger innenfor WOCL.

6.1.4.3. Forlengelse av maksimal flygetjenesteperiode (extension)

Den maksimale FDP kan planlegges med forlenges med opp til en time.

Forlengelse er ikke tillatt for en FDP som inneholder 4 eller flere sektorer.

En FDP som ligger innenfor WOCL med opp til og med 2 timer, kan maksimalt inneholde 3 sektorer.

En FDP som ligger innenfor WOCL med mer enn 2 timer, kan maksimalt inneholde 2 sektorer.

Når en FDP med forlengelse starter i perioden 2200 til 0459 begrenses den til maksimalt 11 timer og 45 minutter.

6.1.4.4. Beregning av tjenestegjøring ved beredskapstjeneste – stand by

6.1.4.4.1. Ved beredskapstjeneste regnes halvparten av denne som tjeneste ved beregning av tjenestegjøringsperiode og flygetjenesteperiode (FDP).

6.1.4.4.2. Dersom en pilot beordres til beredskapstjeneste på flyplassen (airport standby), regnes dette som tjenestegjøring i sin helhet.



...

6.1.4.4.4. De første 4 timer av beredskapstjeneste regnes ikke som tjeneste, forutsatt at kravet til hvile er ivaretatt i forkant av beredskapstjenesten.

6.1.4.4.5. Planlagt tjeneste kan konverteres til beredskapstjeneste.

6.1.4.4.6. Dersom beordring til tjeneste gis 5 timer eller mer før aktuell check-in tid (CI), avbrytes beredskapstjenesten og tiden fra beordringen frem til innsjekk regnes ikke som tjenestegjøring.

6.1.4.4.7. Dersom beordring til tjeneste gis slik at den muliggjør en hvileperiode i tidsrommet 2200-0600, konverteres beredskapstjenesten til en hvileperiode.

6.1.5. Begrensninger (planlegging og tjenestegjøring).

- Schedulerad tjänstgöringstid per två månader räknad med start jan., mar., maj, jul., etc. får inte överstiga antalet arbetsdagar (P) gånger 9:30 timmar.

...

I FG accepteras upp till 180,5 tim/mån som konsekvens av genomsnittet på 9:30tim/dag

- Maksimalt 47,5 tjenestegjøringstimer under en period av 7 på hverandre følgende 24-timers perioder.

- Maksimalt 13 timer FDP daglig.

- Maksimalt 14 timer FDP med forlengelse (extension), maksimalt 3 sektorer.

- Maksimalt 2 FDP med forlengelse pr. pilot under en period av 7 på hverandre følgende 24-timers perioder.

- Maksimalt 2 FDP med forlengelse pr. pilot pr. rostermåned.

- Maksimalt 5 sammenhengende tjenestegjøringsdager.

- Minimum 3F etter 5P i följd (3de F-dag kan ersättas av annan tjänstefri dag)

- Split duty skal ikke planlegges, bortsett fra ved oppstart av nye ruter og etter enighet med NSF/DPF/SPF., undantaget, "kort nattstopp" enligt 6.1.8.3.

Anm: Ad-hoc charter (i.h.t. prøveavtale 17. april 2009)

Innenfor begrensningen av maksimalt 47,5 timers tjenestegjøring under en period av 7 på hverandre følgende 24-timers perioder og maksimalt 2 FDP med forlengelse pr. pilot pr. måned, kan ad-hoc charter gjennomføres i henhold til EU-Ops Subpart Q.

6.1.5.1. Planerad tjänstgöring

A. Max tjänstgöringstid deltid:

För piloter på deltid kompenseras tid utöver P x 9 tim 30 min, per två månader (jan-feb, mar-april. etc), med mertidsersättning (100% månadslön delat med 160 per påbörjad timme) upp till (P+LA8) x 9 tim 30 min.

För aktuell tjänstgöring utöver antalet P x 9:30 tim. (för deltidstjänstgörande pilot: (P+LA8) x 9:30 tim.) per månad kompenseras med övertidsersättning med 1% av 100% månadslön för varje påbörjad halvtimme.

B. Mertidsbetaling utbetalas bara för det primära överskridandet. Beror mertiden på grund av frivillig flygning på schedulerad fritid (FX/VX) skall mertidskompensations inte ske för den tjänstgöringstid som utfördes på FX/VX-dag; m.a.o endast FX-ersättning utbetalas för denna tid.



anm.1: Om samma överskridande medför båda mertid och övertidsbetalning, betalas endast övertiden.

C) Antallet natttjenestegjøringsperioder mellom fritidsperioder skal begrenses til maksimalt 3, hvorav maksimalt 2 får planlegges etter hverandre. Med natttjenestegjøringsperiode regnes tjenestegjøring i tidsrommet 2400-0500.

D. Ved planlagt utsjekk på hjemmebase etter kl.0200, tillates ikke planlegging av tjeneste samme lokale dag.

E. Ingen pilot får planeras till Duty Period, som slutar mer än 20 timmar efter avslutandet av föregående viloperiod.

Anm: viloperiod avslutas då transporttiden startar eller standbyperiod börjar. I detta sammanhang är transporttid på hemmabas = t timme, och på utestation = aktuell Q-tid.

F) Max. 7 landingar får planeras under samma Duty Period. Om det är 7 landningar i samma Duty Period skall den sista landningen vara passiv överføring.

G) En Flight Duty Period får inte planeras innahålla både tjänst i flygsimulator och aktiv flygtjänst.

H) En Duty Period måste efterföljas av minimum vila, ref 6.1.1.15.

I) Planerad tjänstgöring avseende 2-pilots flygplan. Dessa regler skall tillämpas för alla 2-pilots flygplan i Scandinavian Airlines.

Pilotstolene skal alltid være bemannet av 2 piloter med undantag av kortare perioder grundat fysiologiske skäl.

Tjänstgöringsbestämmelser:

		2 piloter	3 piloter	4 piloter
a	Max flygtid single leg	6:30		
b	Max sammanlagd flygtid per arbetspass		12:30	16:00
c	Max FDP	14:00	14:00 2 land	18:00 1 land
d	Max tjänstgöringstid (DP) pr 24 Hr period	17:00	17:00	18:00

Vid beräkning av fritid anses sådana glygningar som ”inom Europa”.

6.1.5.2. Tjenestegjøring ved forsinkelser.

Ved uforutsette omstendigheter som fører til forsinkelser kan, etter fartøyssjefens skjønn, maksimalt FDP utvides med inntill 2 timer. Ved ytterligere uforutsette



omstendigheter etter avgang på siste sektor, kan fartøyssjefen beslutte å fortsette flygningen til destinasjon eller alternativ, selv om dette øker maksimal FDP med mer enn 2 timer.

Under en period om sju på varandra følgende 24-timmarsperioder får tjenstgöringstiden oppgå till högst 47,5 timmar. Överskridande härutöver får endast ske vid sista flygning till hemmabas.

För arbete utöver 47,5 timmar kompenseras piloten med 1% av 100% månadslön för varje påbörjad halvtimme. Övertidsbetalning utbetalas endast för den primära överskridelsen; det vill säga samma överskridelse kompenseras endast en gång. Överskridande som beror på försäljning av fridag (FX/VX) berättigar inte till övertidsbetalning.

Dersom utsjekk inntreffer etter kl.00.00 i fritidsperioden kompenseres dette med 1 F3-dag. En F3-dag tilsvarer en produksjonsdag. Pilot kan välja att acceptere ersättning med 5,92% av 100% månadslön i stället för F3.

6.1.5.3.

Ved private bytter eller salg av fritid er piloten fortsat underlagt K-avtalen. Utlegg av kompensasjonsdager, utlegg av superfridager, private bytter eller salg av fritid skal ikke medføre at piloten går utenfor begrensningene beskrevet i §§ 6.1.5, 6.1.6, 6.1.7 eller 6.1.8.

6.1.6. Begrensninger flytid.

Begrensninger (Planlegging og tjenestegjøring):

Maksimalt 900 blh pr år

Maksimalt 100 blh pr 28 dager rullende.

Maksimal flytid pr. sektor (2 piloter) begrenses til 6 timer og 30 minutter.

Se også 6.1.5.1.E. Ovenfor

6.1.7. Omdisponering

För att avveckla trafikan kan produktionsdagar omdisponeras. Målsättningen skall dock vara att större omdisponeringar endast vidtas när andra rimliga alternativ saknas. Med omdisponering menas alla ändringar till publicerad schedule (crew slip).

Mellan ursprunglig schedulerad check-in på hemmabas och ursprunglig schedulerad check-out på hemmabas får SAS fritt omdisponera pilot. I övrigt gäller vid omdisponering vad som står i Provavtal Omdisponering; se övriga avtal / överenskommelser nedan.

...

6.1.8. Hvile.

6.1.8.1. Minimum hvile på hjemmebase er 12 timer eller tilsvarende foregående tjenestegjøringsperiode hvis den er lengre enn 12 timer

Minimum hvile på utestasjon er minst 10 timer eller tilsvarende foregående tjenestegjøringsperiode hvis den er lengre enn 10 timer.

Anm: På stasjoner med en lengre restid (Q-tid) än 30min skall minimum vila vara 9h + 2xQ.

Minst en 36 timers hvileperiode (inkludert 2 lokale netter) pr uke, og maks 168 timer (syv 24-timers perioder) mellom hver slik hvileperiode.



6.1.8.2. Når en FDP planlegges med forlengelse (ref. 6.1.4.3 ovenfor) skal minimum hvile før og etter utøkes med 2 timer. Alternativt kan minimum hvile etter utøkes med 4 timer.

Når 2 FDP med extension planlegges etter hverandre skal utøkelse av minimum hvile fordeles som følger: 2 t før første FDP med forlengelse – 4t mellom de to FDP med forlengelse – 2t etter siste FDP med forlengelse.

6.1.8.3. Om tjenstgöringen scheduleras med ett tjenstefritt opphåll på bortastation, som till sin längd ej oppfyller kravet om minimum vila enligt 6.1.8.1., (split duty/kort nattstopp) skall den del av tjenstgöringstiden som ligger efter det tjänstefria uppehållet, innehålla max en aktiv leg som sedan kan efterföljas av passiv överföring till hemmabas. Sådan tjänstgöring skall föregås och efterföljas av minst minimum vila indallande i tidsrummet 20.00-09.00.

Anm: Innebär att hela uppehållet räknas som Duty Period/tjänstgöringsperiod enl 6.1.1.1.

6.1.9. Fridager

6.1.9.1. Pilot i fast gruppe (FG)

6.1.9.1.1. Main: Pilot i FG följer ett kontinuerligt roterande system med fem på verandra följande produktionsdagar följda av fyra sammanhängande fidagar. (5P/4F)

6.1.9.1.2. RC: Pilot i FG följer ett kontinuerligt roterande system med 5P/4F/5P/3F.

6.1.9.2. Pilot i variabel gruppe (VG)

6.1.9.2.1.

Fritid skal tildeles i perioder på minimum 2 kalenderdøgn. En slik periode skal alltid inneholde minst 2 perioder som muliggjør natthvile i tidsrommet 2200-0600, hvorav fritidsperioden (p.g.a. 2 timers transporttid) skal påbegynnes senest kl. 2000 eller avsluttes tidligst kl. 08.00. I tillegg skall sådan period vara minst 62 timmar från check out till check in. For maksimalt 2 fritidsperioder pr. rostermåned, som reduseres grunnet forsinkelser eller andre forstyrrelser i trafikken, regnes som fritid i.h.t. avtalen, dersom den reduserte fritidsperioden er på minimum 42 timer, selv om ikke kravet til natthvile oppfylles.

Minimum 12F/mnd.

Maksimalt 2 mndr pr kalenderår; minimum 11F. Max 1x11F/rullande 3 månader.

Min 36F/kvartal

Min 2F sammenhengende (mulighet for piloten til bidding av enkeltstående fridag)

Min 3F etter 5P sammenhengende anm: 3:e F-dagen kan ersettes med annan tjänstfri dag.

Minimum 1 F4 week-end fri (jf. 6.1.1.13) per kalendermåned, styrt av søndag

Vidare minimum 4 x F4 week-end per kvartal.

Ved bid av enkeltstående superfridag skal fritidsperioden inneholde minst 2 lokale netter regnet fra 22.00 til 08.00 påfølgende dag.

6.1.9.2.2.



Ved fravær (ferie, permisjon, LOA, sykdom etc.) reduseres kravet til minimum antall fridager i forhold til tilgjengelighet. ref. Nedanstående tabeller for fridagar under en måned resp. Kvartal i nedanstående bilaga til §6.1.

6.1.9.2.3. Prioriterade frifager; ("Superfridagar").

Pilot som tjänstgör i variabel grupp har möjlighet att fritt placera et antal fridagar enligt följande:

a) Varje enskild pilot har möjlighet att prioritera två (per 01. okt. 2012: tre) fridagar under varje kalendermånad; dock max 6 fridagar inom "det öppna fönstret"; i.e. 6 kalendermånader framåt. Superfridag får max beröra én week-end varje kalendermånad. Icke utnyttjade dagar kan icke överföres och kompenseras icke på annat sätt.

Prioriterade fridagar uppfylls före övriga bids anges med särskild kod på schedule.

b) Prioriterade fridagar kan placeras sammanhängande eller enkeltstående. Det skal minimum vara tre dagar mellom enkeltstående eller blokke av prioriterade fridagar.

c) Pilot kan icke prioritera fridagar i perioden 20. dec.-02.jan. Och upp til fem (sex) dagar före hhv. tre dagar efter planerad semester (huvudsemester).

d) Request på prioriteret fridag skall fremsættes senast vid deadline for bidding (d.25. Två månader före aktuell schedule; ex 25. marts for prioriteret fridag i perioden 06.maj – 05.jun.).

e) SAS förbehåller sig rätt til att icke uppfylla request om prioriterad fridag, om pilot planeras till skolingsaktivitet.

f) Prioriterade fridagar uppfylls efter princippet "first come first serve", och denna betraktas som tildelad, när pilot i enligt med ovanstående och inom tilgjengelig kvot har requested denna.

Enskild pilot får inte ändra sin tildelade superfridag. SAS förbehåller sig rätt til att maximera antalet prioriterede fridagar enligt kvot.

Anm.: SAS förbinder sig at anvænda ett transparent system med omedelbar respons.

Beregning af kvoter for jan., feb., marts og april 2012 sker i henhold til dansk model.

Kvoteberegningsmodel evalueres senest d. 20. jan. 2012.

...

6.1.9.3. Jule & Nytårsfri: VG

Pilot som tjenestegjør i hele, eller deler av, julehelgen skal ha fri nyttårshelgen i sin helhet. I tillegg har piloten krav på fri i hele julehelgen påfølgende år.

Pilot som tjenestegjør i hele, eller deler av, nyttårshelgen, skal ha fri julehelgen i sin helhet. I tillegg har piloten krav på fri i hele nyttårshelgen påfølgende år.

Hvert tredje år skal piloten normalt ha rett til fri både jule- og nyttårshelgen samme år. Unntak er beskrevet i Anm, 1 og 2.

Som julehelg regnes 24 og 25 DES, og som nyttårshelg regnes 31DES og 01JAN.



Jule-/Nyttårsfri	Julehelg		Nyttårshelg	
Rotasjonsgruppe	24. des	24. des	31. des	01. jan
1	F	F	P	P
2	P	P	F	F
3	F	F	F	F

Anm. 1: Ved bytte av tjenestegjøringsgruppe kan bytte av rotasjonsgruppertilhørighet skje avhengig av rotasjonsgruppefordelingen i den nye tjenestegjøringskategorien.

Anm. 2: Piloter kan kun flyttes mellom overnevnte rotasjonsgrupper dersom det oppstår ubalanse i disse grunnet fraskoling/pensjon/opsigelse. Flytting av piloter i denne sammenheng skal alltid skje i henhold til omvendt senioritet

Anm. 3: Med fri (F) i tabellen anses all form for fri slik som f.eks. VA, F7, LA.

6.1.10. Standby

6.1.10.1.

Ingen standbytjenst ska scheduleras om den ej föregås av minst 12 timmars ledighet från tjänstgöring. Tjänstgöringstiden definieras enligt 6.1.4.4. ovan fram till ”Check in” till aktuell tjänstgöring.

En stand by kan maksimalt være 10 timers sammenhengende.

Det skal ikke scheduleres airport standby.

Utkallesestid ved hjemme standby er ...80 min/CPH-STO.

6.1.10.2. Planlagt hotellstandby i OSL/SVG/TRD (Prøveavtale 17. april 09)

Planlagt hotellstandby tillates for maks 1 FC pr dag hjemmebase.

Denne forbeholdes primært flygninger som ikke muliggjør vanlig stand by utkall.

Hotell stand by kan ikke planlegges første produksjonsdag etter en hvileperiode.

Hotellromm skal være tilgjengelig minst 12 timer før stand by tjenesten starter.

Utkallstid ved hotelstandby er 45 minutter, forutsatt en Q-tid på 15 min.

...

Kompensasjonsledighet

...

6.1.13.3. F7-dagar

Såsom kompensasjon för tjänsteåligganden som skall utföras på fritid utgår per kalenderår, 01JAn, fritid med åtta kalenderdagar (F7) vilka utlägges på samma sätt som semesterdagar.

Anm: FG Main reduseres med 8F7.

*: arbete i avsikt att bibehålla kunskaper och kvalifikationer som pilot i SAS (t.ex.

Normala studier inför flygning, PC, OPC, certifikatsundersökningar etc.) kan utföras på schedulerad fritid (F/F//VA/LOA etc). Övrigt arbete och studier eller liknande i avsikt att



lära in ny kunnskap-(t.ex. Skolning till ny tjänstgöringsgrupp/nytt flygplan, och liknande) skall planeras in i pilotens tjänstgöringsschema.

6.1.13.4. Salg av F7 dager

Pilot kan avstå/sälja valfritt antal F7-dager en gång om året. Dette ersättes med 3,29% af 100% månedslön för varje såld F7-dag. Ansökan sker medio september. Utbetaling sker förstkommande januari.

6.1.13.5. Salg av F3 og F31-dager

Piloten kan, en gang pr. år, selge valgfritt antall F3/F31 dager opptjent frem til og med 31 august.

F3 og VA/F31 kompenseres med henholdsvis 5,92% og 3,29% av 100% brutto månedslønn for hver enkelt solgte dag (desimalene korrigeres for 179 P/år).

En F3 dag tilsvarer en produksjonssdag.

Søknadsfrist er medio september, og utbetaling skjer førstkommande januar.

6.1.13.6. F-dager med særskilt prioritet (F3S)

Piloten har rett til å søke om utlegg av opp til to F3 dager pr. kalenderår (enkelstående eller samlet) med særskilt prioritet; F3S.

Søknad om utlegg av F3S har prioritet frem for andre søknader (bids).

SAS plikter å oppfylle søknad om utlegg av F3S (om mer enn 2% avrundet oppover til nærmeste hele antall piloter i en tjenestegjøringskategori har søkt F3S samme dag, kan SAS redusere summen av utlagte F3S til nivå tilsvarende 2 % av nærmeste hele antall piloter rundet oppover innenfor en tjenestegjøringskategori), med unntak av periodene 14DES-05JAN og 01JUN-31AUG, der dette oppfylles der det er mulig.

Utllegg av F3S skjer etter senioritet.

6.1.13.7. Utllegg av kompensasjonsdager – kortlinje

Piloten kan søke om utlegg av F3 enkelstående eller samlet i blokk på opptil 5 dager.

Utllegg av F3 dager skjer etter senioritet.

Dersom antall gjenstående F3 dager (inkludert F3S) er 7 eller færre, kan SAS, dersom det er mulig, kun legge ut disse etter søknad fra den enkelte pilot.

Dersom antallet gjenstående F3 dager (inkludert F3S) overstiger 7, kan SAS, etter samråd med den enkelte pilot, fritt legge ut en eller flere av de F3 dager som overstiger 7 i forbindelse med annen tjenestefri (VA, F etc.), dog maks 5 pr. kalendermåned.

F31-dag(er) opptjent under tjeneste i SKI kan ikke erstatte en produksjonssdag.

2 F31 dager kan etter samråd konverteres til 1 F3 dag.

6.1.14. Salg/kjøb af fridager.

Piloten kan på frivillig basis, etter SAS sitt behov, utføre flygetjeneste på tildelt fridag (F/VA) opp til maksimalt 20 dager pr. kalenderår. Slik tjeneste skal kompenseres med 14% (5,92% for BL konvertert til F) av 100% brutto månedslønn. Utbetaling av slik tilleggskompensasjon skal skje ved lønnsutbetaling påfølgende måned.

Uregelmessigheter i trafikkavviklingen, på en slik dag, som medfører avslutning av tjeneste på publisert tjenestefri dag kompenseres med en F3 dag.



Ved omdisponering som skjer basert på frivillig salg av fridag (F/VA), skal hele omdisponeringen godkjennes av den enkelte pilot, deretter gjelder omdisponeringsavtalen.

Anm. Det gis ikke anledning til å selge fritid som fører til at begrensningen for tjenestegjøring under en period av 7 på hverandre følgende 24-timers perioder (47,5 timer) overskrides.

6.1.15. Deltid

LoA varianter som gir jevn ressursfordeling fordelt over året tildeles hvis overtallighet er over risikonivå pr. tjenestegjøringskategori, beregnet over året.

Anm. 1: Vilkår for tildeling og godtgjøring ved deltids LOA er gjengitt i § 9: Deltid – tjenesteledighet

Anm. 2: Under perioden 21AUG03-31DEC12 gæller ”Överenskommelse om tjänstledighet”, den såkalte R-LOA avtalen.

6.1.15.1. Beregning av deltid og/eller tjenestegjøring deler av et år:

Deltid beregnes pr kalendermåned, kvartal og kalenderår på følgende måte:

Tjänstledighet kan sökas enligt följande tjänstgöringsschema i FG:

		Main	RC
20%	FG	4P/3F/2LA8	4P/3F/2LA8/4P/2F/2LA8
50%	FG	5P/4F/9LA8	5P/3F/9LA8/5P/4F/8LA8

Tabell, deltid, VG Main och RC

F-/LA-dager og produksjonsdager				
	Min. antall F/LA i redusert mnd	Min antall F/LA i vanlig mnd	Min antall F/LA pr. Kvartal	Produksjonsdager per år Main/RC



100%	11	12	36	179/185
90%	13	14	42	161/166
80%	15	16	48	143/148
75%	16	17	51	134/139
60%	18	19	57	107/111
50%	20	21	63	90/93

For piloter som bare tjenestegjør deler av et år, reduseres maksimalt antall tjenestegjøringsdager (P/år) i henhold til antall hele roster perioder (måneder) piloten tjenestegjør det angjeldende år.

F.eks. 100 % stilling i 9 måneder gir $179 \times 9/12 = 134$ P (uten desimaler)

Merkand: Om dette også medfører tjenestegjøring kun deler av en måned, benyttes samme prinsipp som ved sammenhengende fravær. Det vil si at hele måneden regnes som tjenestegjøringsmåned, men for den delen av måneden piloten ikke tjenestegjør, faktoreres alle dagene med 0,568 (RC: 0,587) for å beregne forbruket av tjenestegjøringsdager (P-dager).

Ved ulik stillingsprosent gjennom året, legges antall hele roster perioder (måneder) i respektive stillingsprosent til grunn for beregningen av maksimalt antall tjenestegjøringsdager/år.

F.eks. 4 måneder 75% og 8 måneder 90% gir $(134 \times 4/12) + (161 \times 8/12) = 152$ P.

...

6.2. Tjenestegjøringsbestemmelser; Long Haul. (L/H)

...

6.2.1. Definitioner

- Fridag: F publicerat i roster består av helt kalenderdygn räknat från kl. 00.00-24.00
- Weekend: fredag kl. 16:00 till och med måndag kl. 08:00 (söndagens placering avgör vilken månad som avses).
- Weekendfri: ledighet fredag kl. 16:00 (alternativt 18:00) till och med måndag kl. 08:00 (alternativt 10:00) (min 64 tim.) som markeras med F4 eller annan "off duty" kod i pilotens schedule
- Longhaulproduktion: flygproduktion utanför en zon om tre standardtidszoner plus och minus räknat med utgångspunkt given i skandinavisk standardtid eller flygproduktion som enligt gällande regler och kollektivavtaler kräver vila på utestation (med detta menas att regelverket inte möjliggör tur og returflygning under samma tjänstgöringspass).
- Flygtid: med flygtid avses tiden från det flygplanet bringas i rörelse i avsikt att startas, till dess det efter flygning bringas att stanna. D.v.s. Tiden från "block off" till "block on".
- Övrig flygtjänst: flygtjänst som ej infaller under begreppet Longhaulproduktion.



- Tilgængelighed: VA, F7, sygdom og tjenstledighed er eksempel på aktiviteter som reducerer pilotens tilgængelighed per kalendermånad med avseende på fridagskvoten.

...

Schedule (Roster)

SKI skall upprätta arbetsschema, som omfattar hel kalendermånad. Dette arbetsschema skall innehålla flygproduktion samt ev markaktiviteter inkl. standby och skall normalt delges pilot senast den 16:e i månaden före, s.k. roster release.

6.2.3. Tjänstgöring.

Som tjenestegjøring regnes all tjeneste planlagt og pålagt av selskapet.

- En jämn fördelning skall tillsträvas av blocktid, 2-pilotsoperationer, night stop/destinationer samt stand-by.

6.2.4. Beräkning av tjänstgöring.

Som tjänstgöringstid räknas:

- Som tjänstgöringstid räknas tiden från fastställd check in till och med tiden för fastställd check out.

- Som tjänstgöringstid räknas tiden för inställelse till tjänstgöringens slut vid skol, prov och rundflygningar samt beordrad marktjänst, simulatorträning, kurser etc.

- Tid som åtgår för överföring av besättningsmedlem i samband med beordrad flyning.

- För beräkning gällande reservtjänst (STBY) hänvisas til 6.2.10.1. nedan.

6.2.5. Begränsning av tjänstgöring.

Begränsning av tjänstgöringstiden enligt OM-A 7.1. av 01.07.2011 med nedanstående undantag:

- Det maksimale antall tjenestegjøringsdager (P-dager) er 179 pr. pilot, pr. år (100% stilling).

För piloter på deltid reduceres maximalt antall tjenestegjøringsdager pr. pilot pr. år iht. P-dags og F-dags tabell for deltid beskrevet i pkt. 6.2.15 og økes kravet til minimum F/mnd og minimum F/kvartal, tilsvarende stillingsprosent.

- Per rullande 7 x 24 timmar får antalet planerade tjänstgöringstimmar ej överskrida 50.

- Vid tjänstgöring med avslutande passiv överföring till hemmabas i Skandinavien skall passiv överföring skje med første tilgjengelige flyforbindelse, varvid max Duty Period på 17 timer ej skall överskrides.

Ved mer enn 5 timer mellom aktiv block on och passiv overføring skal hotell tilbys.

Tjänstgöringsbeståmmelser 2 piloter:

Max flygtid single leg 6:30 (se anm 1)

Max sammanlagd flygtid per Arbejtspass 8:00 (se anm 1)

Max tjänstgöringstid per

- Arbejtspass: 12:00/2 landingar (se anm 1 och 2)

- Per 24T period: 14:00 (se anm 1 och 2)

Anm:1: Destinationer DXB, DEL, EWR, ORD samt IAD flygs med två (2) piloter och med følgende undantag från ovenstående tabell.

Max planerad sammanlagd flygtid per arbetspass: 9:30

Max planerad tjänstgöringstid (her FDP) per aritpass: 14:00

Max planerad per 24T (her Duty Period, DP) 17:00



Ved forsinkelser (UC) tillates en utvidelse av Max FDP med 2 timer, hhv. 3 timer ved augmented crew. Vid eventuell passiv overføring infør flygning till dessa destinationer gjennomføres denna i anslutning till aktiv flight. Gällande EWR, IAD och ORD gäller denna anmärkning endast vid dagflygning från Skandinavien. I dette sammanhang anses dagflygning ut från Skandinavien med planerad departure tid mellan 0800-1600 LT. Produktionen, med avseende på tvåpilotoperationer skall ske med en jämn fördelning inom respektive tjänstgöringsgruppe.

Anm 2: Endast inom Europa högst 10:30h/5 landingar.

6.2.6. Flygtid

Beräkning av flygtid (blocktid):

- se definitioner

Begränsning av flygtiden:

- Per kalendermånad får antalet planerade flygtimmar (blocktimmar) ej överskrida 90 i perioden sep-maj och ej överskrida 100 i perioden jun-aug. Övertidsregel: vid överskridande av 90 blh/kalendermånad ersätts piloten med 1% av full månadslön per påbörjad blockhalvtimme. Full månadslön = månadslön för fullt tjänstgörande linjepilot på gällande lönesteg.
- SAS L/H förplikigas att via spot checks så långt som möjligt säkerställa att den planerade tjänstgöringstiden under fyra på verandra följande kalenderveckor ej överstiger 168 timmar.
- Under tre på verandra följande kalendermånader får antalet flygtimmar ej överskrida 260.
- Under tolv på verandra följande kalendermånader får antalet flygtimmar (blocktimmar) ej överskrida 900.

Planerad tjänstgöring avseende 3-pilots flygplan.

Text skall överenskommas av båda parter (SAS L/H/Pfor) om behov uppkommer.

6.2.7. Omdisponering

Omdisponering:

För att avveckla trafiken kan omdisponering (ändring) av publicerad schedule vara nödvändig. Målsättningen skall dock vara att större omdisponering endast vidtas när andra rimliga alternativ saknas. SAS skall säkerställa, att piloten skall tillbaka på egen schedule snarast praktiskt möjligt.

SAS kan kontakta den enskilde piloten om tjänstgöring på blank dag og vedrørende omdisponering, även om varseltiden och övriga tidsgränser eller regler inte uppfylls. Parterna är överens om, att pilot positivt skall medverka vid slike omdisponeringar.

-Planerad tjänstgöring kan konverteras til STBY enligt nedanstående.

SAS kan genomföra omdisponeringar på grund av:

- Flygplansbyte, avlysning och trafikstörningar i egen schedule.
- Skolflygning, linecheck, lifus samt recencyproblem kan kräva att linjepilot får avlegs til instruktör eller elev. Denna omdisponering får ej påverka planlagda fridagar.
- Skolflygning, linecheck og lifus for instruktör, linecheck-pilot och elev.
- Som undantag från oven gäller, at vid hastigt oppkomne trafikstörningar, under en tjänstgöringsperiod, på grund av väder, teknik eller sjukdom kan SAS använda sig av ad-hoc lösningar.



I övrigt gäller nedanstående vid omdisponering:

<p>Om besked är modttagen av den enskilde pilot senast 48 tim. före ursprunglig planerad check-in/standby start:</p> <p>Omdisponering får inte påverka de sista två planlagda F-dagarna och högst två planlagda F-dagar får omdisponeras.</p>	Tidigare c/i	<p>Efter fritidsperiod får checkin /standby start tidigareläggas med upp till 7 timmar i f.t. Ursprunglig planerad check-in.</p> <p>Ingen kompensation om ny chec-in ligger inom samma kalenderdygn.</p>
	Senare c/i	Tillåten
	Tidligare c/o	Tillåten
	Senare c/o	<p>a) Omdisponering, som innebär check-out/stby-slut på hemmabas inom samma kalenderdygn som ursprungligt planerad är tillåten.</p> <p>b) Om omdisponering innebär check-out på hemmabas i efterföljande kalenderdygn har pilot rätt til min. tre fridagar efter slinga. Alternativt kan – i samråd med (accept från) enskild pilot – 1 FX och 2F tilldelas. FX är köpt fridag: ref. 6.2.14. nedan.</p> <p>Vid mer än 3F schedulerat (t.ex.4F eller 3F+BL/stb) 1 st F3 per berörd F-dag i bank och BL/stb ändras till F.</p>
<p>Om besked är mottagen av den enskilde pilot mindre än 48 tim. före planerad check-in / standby start:</p>	Tidigare c/i	Endast tillåte i samråd med enskild pilot
	Senare c/i	Tillåten; se dock a og b nedan, senere c/o
	Tidigare c/o	Tillåten



	Senare c/o	<p>a) Omdisponering, som innebär check-out på hemmabas mer än två timmar senare än ursprunglig planerad får endast ske i samråd med enskild pilot.</p> <p>b) Omdisponering, som innebär check-out i efterföljande kalenderdygn får endast ske i samråd med accept från) enskild pilot oc kompenseras i enlighet med 6.1.14, Försäljning/köp av fridagar.</p>
Omdisponering efter c/i	Tidligare c/o	Tillåten
	Senare c/o	<p>1. Omdisponering/forsening i egen schedule som innebär hemkomst på schedulert fridag. I så fall har pilot rätt til min. tre fridagar efter slinga. Alternativt kan – i samråd (accept från) med enskild pilot – 1 FX och 2F tilldelas.</p> <p>Vid mer än 3F schedulerat (t.ex.4F eller 3F+BL/stb) gis 1 st F3 per berørd F-dag och BL/stb ändras till F.</p>

...

Weekendfri:

- Ledig weekend (F4) markerad i roster får ej omdisponeras från hemmabas. Gäller även i forb.m.standby.

6.2.8. Vila

...

Vila på utestation:

- Vid beräkning av vilans längd på utestation via longhaulproduktion används formln: Dubbla antalet flygtimmar plus tidsskillnaden (Tidsskillnaden kan aldrig overstiga 12 tim.)



-Unntak fra denne regel gjelder følgende destinasjoner:

-PVG, der en en natts lokal vila är tillfyllest under perioden jun-jul-aug. Denne regel gjelder fra og med S13.

-TYO/NRT där en natts lokal vila är tillfyllest.

-BLL der 2 lokale netters hvile skal tildeles.

-Vid övrig tjänst ska pilot på utestation ha uppehåll för vila om minst 10 timmar eller längden av det föregående arbetspass om dette är mer än 10 timmar. Då minimum viloperioden utnyttjas på utestation, skall operatören möjliggöra åtta timmars sömn med vederbörlig hänsyn til resbehov och andra fysiologiske behov.

Vila på hemmabas:

Minimum vila på hemmabas skall bestå av minst 12 timmar fria från all tjänstgöring.

6.2.9. Fridagar.

6.2.9.1. Bestämmelser om fritid:

- Fridagar per kalendermånad skall tilldelas i paritet med tillgänglighet. Minimum 12 fridagar tilldelas vid full tillgänglighet.

- Formel för reduktion av minimum antal fridagar vid reducerad tillgänglighet:

Fridagstabell

...

- Minimum tre fridagar skall tilldelas efter tjänst bestående av longhaulproduksjon, se dock 6.2.7. ovan.

- Minimum en weekendfri per pilot per kalendermånad skal planeras och markeras i schedule. Denna weekendfri skal avvikles och får ej omdisponeras från hemmabas.

Superfridager.

Varje pilot tilldelas 2 superfridager per kalendermånad. Dessa dagar kan avvecklas sammanhängande. (gäller ej pilot på rotationssemesterordning)

Blandad tjänst:

- Vid kombinationer av mark (även simulator och övrig flygtjänst) och longhaulproduksjon får längden av det sammenhängende tjenstgöringsblocket ej overstige fem dygn (rullande 24 timmarsperioder) och skall då efterføljas av min tre fridagar.

- Vid enbart marktjänst (även simulator och övrig flygtjenest) tillåts antalet kalenderdygn i följd att oppgå till max fem og ska då efterføljas av min två fridagar.

6.2.9.2. Jul og nytårsledighet:

- Pilot som tjenstgör någon dag under julhelgen skall vare fri nytårshelgen samma år samt julehelgen næstkommande år.

Pilot som tjenstgör någon dag under nytårshelgen skall vara fri julehelgen samme år samt nytårshelgen næstkommande år.

- Som jul räknas 24 og 25 december.

Som nytår räknas 31 december og 01 januari.

- Pilot som enligt ovan har rätt till ledig jul/nytårshelg, kan erbjudas att tjenstgöra og då utgår dubbel ersättning for tjenst på fritid.

Exempel	24/12, 25/12	31/12, 01/01
Grupp 1	F F	P P
Grupp 2	P P	F F



- Med F i tabellen ovan avses all form av ledighet, exempelvis VA/F7/LA.
- Vid byte av tjänstgöringsgrupp kan byte av julrotation (grupp 1 och 2) ske beroende av antalet piloter i respektive grupp i den nya tjänstgöringskategorin.
- Pilot kan endast flyttas mellan ovanstående grupper om obalans uppstår. Flytt av pilot till ny grupp sker i omvänd senioritet.
- Pilot som är tjänstledig mer än 92 dagar och ledigheten infaller under ovanstående datum, kan vid behov flyttas till ny grupp.
- Pilot kan frivilligt välja att avstå från ledighet enligt sin rotation, denna kan då kamma att arbeta både jul och nyttår samma period men behåller då sin grupptillhörighet.

6.2.10. Standby: (Reservtjänstgöring).

6.2.10.1. Beräkning av tjänstgöring vid standby.

A. Airport standby.

Airport standby belastar tjänstgöringstid med 100% vid beräkning av maximala tjänstgöringstid per arbetspass och den ackumulerade tjänstgöringstiden.

Om airport standby inte omedelbart övergår i flygtjänstgöring ska standbytjänsten åtföljas av minst en viloperiod i enlighet med 6.2.8 ovan.

När pilot är på airport standby, skall han ha tillgång till ett avskilt och tyst utrymme, som ej är tillgänglig för utomstående.

B. Standby utanför flygplats.

Standby utanför flygplats ska belasta den maximala tjänstgöringstid per arbetsdag och den ackumulerade tjänstgöringstiden med 50% av tiden för standby med följande undantag:

- a) Sker utkallelse till flygtjänstgöring eller annan tjänstgöring ska tiden från kallelsen fram till tidpunkten för inställelse för flygtjänstgöring eller annan tjänstgöring räknas med 50%.
- b) Om standby föregås av en viloperiod, ska standbytjänstens första fyra timmar varken belasta den maximala tjänstgöringstid per arbetspass eller den ackumulerade tjänstgöringstiden.
- c) Om utkallelse till flygtjänstgöring eller annan tjänstgöring inte sker under tiden 22.00 till 06.00 ska tiden för standby under denna tidsperiod varken belasta den maximala tjänstgöringstid per arbetspass eller den ackumulerade tjänstgöringstiden.
- d) Om utkallelse till tjänstgöring sker under tiden 06.00 till 22.00 och mer än 5 timmar innan inställelse för flygtjänstgöring eller annan tjänstgöring, ska tiden från och med tidpunkten för utkallelsen fram till tidpunkten för inställelse för flygtjänstgöring eller påbörkande av annan tjänstgöring varken belasta den maximala tjänstgöringstid per arbetspass eller den ackumulerade tjänstgöringstiden.

6.2.10.2. Standby regler:

- Standby fördelas jämt mellan piloter på långlinje
- Standby utanför flygplats får inte överstiga 10 timmar.
- Vid standby utanför flygplats ska pilot ha tillgång till sängplats för vila på marken.
- Stby får ej planeras tillsammans med övrig produktion mellan två fritidsperioder
- Då fem stby-dagar i följd utan utkall avvecklats skall piloten tilldelas två fridagar.



- Vid stby förväntas piloten att börja tjänst, som har check-in upp till 80 minuter efter stby-start intill 80 minuter efter stby-slut.

Förväntad anslutningstid är upp till 80 minuter (Oslo: 90 minuter).

Det förutsätts att piloten inställer sig till tjänst utan dröjsmål.

Ersättningsregler för snabbutkall (180 minuter eller mindre före planerad avgångstid) gällande parkering och transport hanteras enligt "Avtal rörande utkall standby, Long Haul".

- Vid standby-utkall, får piloten disponeras fram till de sista två fridagarne i den andra fritidsperioden. SAS ska dock eftersträva att få piloten tillbaka på ursprunglig schedule så fort som möjligt.

...

6.2.13. Kompensationsledighet.

6.2.13.1. F7-dage.

Såsom kompensation för tjänstålighanden som skall utföras på fritid utgår per kalenderår, 01JAN, fritid med 8 kalenderdagar, vilka utlägges på samma sätt som semesterdagar.

6.2.13.2. Salg af F7-dage.

Pilot kan avstå/sälja valfritt antal F7-dagar en gång om året. Detta ersättes med 3,29% av pilot 100% månadslön för varje såld F7-dag. Ansökan sker medio september. Utbetalning sker förstkommande januari.

6.2.13.3. F3- og F3S-dage.

Anm: För långlinjepiloter gäller att när pilot uppnår 3 intjänade F3-dagar (utöver de upp till 2 F3-dagar per kalenderår som konverteras till F3S enligt 6.2.13.5. nedenfor) så konverteras de med automatik till 5 F31-dagar.

6.2.13.4. Salg af F3- og F31-dage.

Pilot kan en gång om året avstå/sälja valfritt antal F3-F31-dagar intjänad senast 31 augusti. F3-dag ersättes med 5,92% av 100% månadslön för varje såld dag. En F3-dag motsvarar en produktionsdag. F31-dag ersättes med 3,29% av 100% månadslön vid tidpunkt för utbetalning för varje såld dag. En F31-dag motsvarar en kalenderdag eller 1/1, 8, F3-dag.

Ansökan sker medio september, och utbetalning sker förstkommande januari.

6.2.13.5. Komp-dagar med särskild prioritet (F3S)

Pilot äger rätt att requesta upp till två F3-dagar per kalenderår (enskild eller samlat) med särskild prioritet; F3S.

F3S har alltid prioritet över andra requester.

SAS skall uppfylla sådan prioriterad F3S-request (on mer än 2% avrundat uppåt till närmaste hela antal piloter i en tjänstgöringskategori har sökt F3S till samma dag, kan SAS reducera summan av utlagda F3S-dagar till F3S-dagar till 2%, avrundat uppåt till närmaste hela antal piloter), med undantag för perioden 15DEC-05Jan och 01JUN-31AUG – då detta uppfylles, där så kan ske.

Utläggning av sökta F3S-dagar sker i senioritetordning.

6.2.13.6. Utläggning av komdagar – långlinje



Pilot kan requesta upp till 2 F3-dagar, enskilt eller samlat. Vid utläggning tillkommer 1 F34-dag för varje F3-dag. Denna F34-dag skall normalt läggas ut i anslutning till närmast föregående eller närmast efterföljande fritidsperiod. Denna F34-dag kan även läggas ut mellan F3-dag och tjänstgöringsdag, eller om utrymme saknas läggas i banken som F31-dag.

F31-dagar kan requestas utan begränsning i antal.
Utläggning av sökta F3-/F31-dagar sker i senioritetsordning.

Om det sammanlagda återstående antalet F3-dagar/F3S-dagar/F31.dagar är 7 eller färre, kan SAS, om utrymme finnes, endast schedulera dessa efter request från enskild pilot.

...

6.2.14. Försäljning / köp av fridagar

Pilot kan frivilligt på SAS begäran utföra flygtjänst/stand-by-tjänst på schedulerad/publicerad fritid (F/F7/LOAS etc.) upp till maximalt 20 dagar per kalenderår. Sådan tjänst skall ersättas med 14 % (5,92% för produktion på "BL" dag som är konverterad till tjänstfri dag) av 100% månadslön utöver normal lön per såld dag. Utbetalning av lönekompensation skall ske vid efterföljande månads löneutbetalning.

Oregelbundenheter i trafiken, på sådan dag, som medför hemkomst på planerad fridag kompenseras med 1 F3-dag per fridag som tas i anspråk.

Vid omdisponering som beror på frivillig försäljning av F/F7/VA/LOA etc. skall hela omdisponeringen godkännas av den enskilde piloten, varefter omdisponeringsavtalet gäller. Vid tjänstgöring, som innefattar minst en frivilligt såld F/F7/LOA-dag etc., får tjänstgöringstiden ökas till 50 timmar per rullande sju dygn.

Undantag: Pilot med tjänstgöring på långlinjer äger rätt att utföra flygtjänst på schedulerad fritid upp till 6 sammanhängande dagar per kalendermånad, med samme ersättning per dag som ovan. Dock gäller fortfarande årsbegränsningen på max 20 dagar. Pilot får endast utnyttjas till sådan flygtjänst för flygning till destination utanför Europa.

6.2.15. Deltid.

Deltidsregler:

Deltid och delpension hanteras enligt nedanstående tabel:

LoA		
10%	Min per kalendermånad:	2 LA8
	Min per 2 kalendermånader a):	6 LA8
20%	Min per kalendermånad:	5 LA8
	Min per 2 kalendermånader a):	12 LA8



25%	Min per kalendermånad:	7 LA8
	Min per 2 kalendermånader a):	15 LA8

a) Period av två månader räknas med start jan., mar., maj, etc.

–Antalet tillgängliga dagar styr blocktidstarget

–Deltidsgraden för piloter i SAS LH är lägst 75%; (i.e. 25% tjänstledigt).

P-dags og F-dags tabell for deltid

F-/LA-dagar og produksjonsdagar				
	Min. antall i redusert mnd	Min. antall i vanlig mnd	Min. antal pr. kvartal	Produksjonsdager / år
100%	11	12	36	179
90%	13	14	42	161
80%	15	16	48	143
75%	16	17	51	134
60%	18	19	57	107
50%	20	21	63	90

6.2.16. Blank dag.

–BL kan disponeras för produktion dock ej till standby, ej heller via produktion till standby.

–Om meddelande om produktion inte är mottagen av den enskilde piloten senast kl. 18:00 dagen före ”BL” skall piloten, tidigast kl. 18:00 samma dag, kontakta trafikvagten för att bekräfta produktion eller att ”BL” konverteras till tjänstfri dag.

–Information ska ges så tidigt som möjligt.

–Vid tjänstgöring på schedulerad blank dag, vilken har blivit omvandlad till tjänstfri dag, kompenseras denna likadant som vid tjänstgöring på schedulerad fritid; se 6.2.14.

– Blank dag schedulerad tillsammans med produktion får inte påverka denna produktion utan pilotens godkännande.

- För pilot som är planerad standby, efterföljd av en eller flera blankdagar, gäller att i samband med utkall på standby gäller inte normala varselregler för blank dag.

...

6.4. Blandat tjänstgöring FP B737 og FR B737, samt FP A321/319 og FR A340/330
Bestämmelser om blandad tjänstgöring FP B737 och FR B767, samt FP A321 och FR A340/330

...

6.3.4. Tjänstgöring



Efter opfyldte kvalifikationskrav for blandet tjenstgøring (Mixed Fleet Flying) enligt myndighetsregler, FOM 6.1.1.7, skall minst 50% av planerede flygtjenstgøringdagar (inkl OPC/LPC) per tremånadersperiode vara B737 respektive A321/319-tjenst.

6.3.4.1. B737 respektive A321/319-tjenst

Før all B737 respektive A321-tjenst gæller samme regler som før øvrig B737 respektive A321-tjenst. Minst var fjærde tjenstgøringperiode skall vara enbart B737 respektive A321-tjenst, omfattande minst tre dagars flygtjenst. Simulator jæmstælls med flygtjenst.

6.3.4.2. B767 respektive A340-330-tjenst

Før all B767 respektive A340-330-tjenst gæller Bilaga A. (3) E 2-pilotflygplan og Bilaga A. (3) G betræffande tjenstgøring og fritid.

6.3.4.3. Blandet tjenstgøring

Før blandet tjenstgøring mellem tvæ fritidsperioder gæller Bilaga A(3) H med følgende tillæg:

–B767 respektive A340-330-tjenst kan føregås av ett kalenderdygns 737 respektive A321-tjenst inkluderet aktiv eller passiv positionering till utestation, eller tvæ kalenderdygns 737 respektive A321-tjenst med stopp på hemmabas natten før 767 respektive A340-330-tjensten.

–Ingen blandet tjenst får utføras under samme tjenstgøringsspass og skall åtskiljas av minimum vila.

–Såvæda ej annat øverenskommes med berørð pilot i varje enskilt fall, skall vid blandet tjenst tiden mellem tvæ fritidsperioder høgst uppgå till fem 24-timmarsperioder.

6.3.4.4. Omdisponering/Stand-by

Stand-by planeras enligt regler kortlinjer. Stand by kan tæcke bådå flygplanstyperna.

Omdisponeringsavtalet gæller i sin helhet med følgende tillæg:

–Vid omdisponering av/SB-utkall till 737 respektive A321-tjenst gæller omdisponeringsavtalets regler før kortlinjeproduktion.

–Vid omdisponering av/SB-utkall till 767 respektive A340-330-tjenst, gæller omdisponeringsavtalets regler før langlinjer.

–Standy ræknas som blandet tjenstgøring.

–Omdisponering från 737 respektive A321-tjenst till 767 respektive A340-330-tjenst og vice versa senare æn sex timer før ørsprunglig check in på hemmabas får endast ske i samråd med berørð pilot. Undantaget ær endagsproduktion.

6.3.4.5. Fritid

Reglerne i 6.1.9. øvan reglerar fritid.”

I december 2014 opsagde SAS Den Grønne Bog til ophør den 31. marts 2015.

Parternes vedtagelse af ny overenskomst pr. 31. marts 2015

Den 31. marts 2015 indgik SAS og DPF ny overenskomst for de danske piloter gældende fra den 1. april 2015. Af overenskomsten fremgår blandt andet:



”§ 5 Tjenesteperioder, scheduling og arbejdstid

Stk. 1. Definitioner

a. Longhaul (LH): Som longhaulproduktion regnes tjeneste, der afsluttes udenfor området regnet som homebase time, ie. standard timezonerne + 2 til – 2 regnet i forhold til skandinavisk normaltid.

b. Shorthaul (SH): Flyvning som ikke falder ind under longhaul begrebet.

c. Publiceret Schedule: en schedule er publiceret når den er tildelt i henhold til nærværende aftale og informeret til den enkelte pilot.

d. Uregelmæssigheder: uregelmæssigheder er ændringer til publiceret schedule, ie. forsinkelser, aflysninger og diversions. Udkald på standby anses ikke som en uregelmæssighed.

e. Omdisponering: en omdisponering er en ændring til publiceret schedule, som ikke anses som en uregelmæssighed. Udkald på standby anses ikke som en omdisponering.

f. Arbejdsperiode: Fortløbende række af dage med planlagt tjeneste mellem fridage.

g. Fridag (F): Kalenderdage fri for tjeneste, ie. fridage starter kl. 0000 og slutter 24 timer senere og kan kun afvikles på homebase.

h. Blank dag (BL): er en arbejdsdag uden planlagt produktion.

...

Generelle bestemmelser

...

Stk. 3. Retningslinjer og begrænsninger

Tjeneste- og hvileperioder tilrettelægges i henhold til SAS OM-A, samt de i denne overenskomst aftalte betingelser.

Generelle begrænsninger:

...

b. Piloten kan maksimalt tjenestegøre 900 block hours per kalenderår

c. Piloten kan maksimalt planlægges 47,5 timer pr. rullende 7 kalenderdøgn. For at arbejde ud over 47,5 timer ydes overtidsbetaling, (1 % af 100 % månedsløn per halve time) dog bortfalder overtidsbetaling ved salg af fridag eller overskridelse der er forårsaget af privat bytte.

d. Stand by tjeneste kan maksimalt planlægges til 10 timer.

e. Airport standby må maksimalt scheduleres til 4 timer. Ved udkald på hjemme/hotel standby kan piloten tildeles airport standby i op til 2 timer fra block-on, når duty på dagen understiger 6 timer, regnet fra check-in til check-out efter produktion. Airport standby skal kunne afholdes i et for offentligheden ikke tilgængeligt lokale.

...

Stk. 4. Roster

Selskabet udarbejder en roster per kalendermåned. Rosteren skal indeholder alle aktiviteter tilsat af SAS i den kommende måned. Rosteren skal være tilgængelig senest den 16. (sekstende) før den aktuelle tjenestegøringsmåned.

Stk. 5. Standby tjeneste

Der kan scheduleres standby (SB) tjeneste. Tidsrummet for SB skal fremgå af den publicerede roster. Check-in skal kunne ske hurtigst muligt dog senest med 80 minutters varsel (under normale forhold, trafik, vejrlig, mm.)

Stk. 6. Blank dag



- a. Publicering af produktion på blank dag skal senest ske kl. 1800 dagen før den blanke dag. Hvis piloten ikke har modtaget denne information skal piloten kontakte Crew Control. Publicering af produktion på blank dag i perioden skærtorsdag til 2. påskedag og 24. december – 01. januar skal ske senest kl. 16:00 7 kalenderdage før BL dag, ie. udkald til produktion fredag skal senest varsles fredagen før, kl. 16.00.
Er roster ikke opdateret inden tidspunkterne ovenfor, konverteres BL-dag til en tjenestefri dag.
- b. BL-dag, som følger direkte efter en F-dag eller anden ledig dag kan konverteres til en produktionsdag med check-in tidligst kl. 06:00.
- c. Ved tjenestegøring på scheduleret BL, som er blevet konverteret til en tjenestefri dag, kompenseres piloten med 5,6 % af pilotens aktuelle månedsløn.
- d. BL dag kan ikke disponeres til standby. Publiceret produktion på BL er underlagt omdisponeringsreglerne.
- e. For piloter på SB som efterfølges af en eller flere BL dage, gælder varsel i punkt a. ovenfor ikke.

Stk. 7. Fridag

Ved forsinkelser som medfører check-out efter kl. 0000 godtgøres piloten med 2 % af 100 % månedsløn per halve time, dog maksimalt 8 % af 100 % månedsløn, for hver fridag som berøres. Piloten kompenseres ikke samtidig efter stk. 3, c.

Stk. 7.1. Variabelt fridagssystem

For tjenestegørende i variabelt fridagssystem gælder følgende:

- a. Der tildeles minimum 157 fridage per kalenderår (reguleret for deltid. Ved fravær (orlov, sygdom, etc.) reduceres antal fridage i modsvarende grad. (Eksempel, 365 kalenderdage – 25 VA-dage – 157 fridage = 183 P-dage)
- b. Fridage udlægges med minimum 11 dage pr. kalendermåned. Ved fravær (orlov, sygdom, etc.) reduceres antal fridage i modsvarende grad.
- c. Weekend fri: Tjenestefri periode fra fredag kl. 1600 til mandag kl. 0700.
- d. Piloten har ret til én weekendfri per kalendermåned. Weekend ledigheden regnes til den måned, søndagen tilhører. Som weekendfri regnes alle ”off duty” koder (LoA, F, VA, IL, etc.)
- e. Weekendfri bidding for single aisle piloter, jf. Bilag 5.
- f. Superfridag, jf. bilag 6.
- g. Jul og nytårs fri, jf. bilag 7.

Stk. 7.2. Salg af fridag

- a. Tjeneste på fridag kompenseres med 8 % af aktuel månedsløn for planlagt duty til og med 6 timer og 14 % af aktuel månedsløn for planlagt duty over 6 timer per solgt fridag.
- b. Lønkomensationen skal ske i efterfølgende måneds lønudbetaling.

Stk. 7.3. Frikøb fra tjeneste

Piloten kan købe sig fri fra tjeneste i publiceret roster, når produktionen tillader det og betaler med 5,6 % af aktuel månedsløn.

...

Bestemmelser shorthaul (stk. 9-13)

Stk. 9. Begrænsninger



- a. En hvileperiode skal senest påbegyndes 20 timer efter afslutning af foregående hvileperiode.
- b. Scheduleret tjenestegøringstid per to måneder regnet med start januar, marts, maj, juli, etc. må ikke overstige antallet af produktionsdage x 9-30 timer.
- c. En FDP med extension må maksimalt planlægges med 3 sectors.
- d. Maksimalt 3 FDP med extensions per kalendermåned må planlægges i perioden april til og med oktober. I resterende måneder kan der planlægges med 2 extensions pr. kalendermåned.
- e. Der kan kun planlægges med én split duty i en arbejdsperiode. Tjenesten afsluttes ved ankomst til homebase efter split duty. I tillæg dertil skal længden af produktionen som efterfølger et kort stop ikke planlægges til at overstige længden af stoppet og ikke indeholde mere end to sectors.
- f. Antallet af planlagte nightduties mellem fritidsperioder begrænses til maksimalt 3, hvoraf maksimalt 2 må planlægges efter hinanden.
- g. Der kan højst planlægges med check-in 1 gang pr. kalenderdøgn fra kl. 0300 til kl. 02.59 på homebase.
- h. Der skal planlægges check-out sidste P-dag som modsvarer check-in eller start af standby første P-dag plus maksimalt 12 timer. Denne regel skal gælde for planlagte produktionsdage, som afsluttes med flyvetjeneste på dag 5 og som er omgivet af fritidsperioder.

Stk. 10. Fast gruppe fridagssystem

Fast gruppe tilbydes som deltid. Piloten arbejder i et kontinuerligt system, 5P-4F eller 4P-5F, eller kombination af de enkelte varianter.

Stk. 11. Variabel gruppe fridage

- a. En arbejdsperiode kan maksimalt være 5 produktionsdage. En arbejdsperiode på 5 dage skal efterfølges af minimum 3 sammenhængende fridage (F/VA/LoA).
- b. Fridage udlagt i blokke af 2 dage skal minimum have en udstrækning på 62 timer.
- c. Piloten kan planlægges enkeltstående fridage på lørdage og helligdage og piloten kan requeste fri enkeltstående fridage alle dage. I så fald må de omkringliggende produktionsdage i antal maksimalt udgøre 6 dage og skal hverken foregå eller efterfølges af mere end 4 dage. Enkeltstående fridage skal minimum have en udstrækning på 40 timer.

Stk. 12. Tildeling af tjenstgøringsgruppe

- a. Minimum før hvert trafikprogram afholdes møde i produktionsforum, hvor personalebehov i hvert arbejdstidssystem opgøres og ændring i mulig kvote i de enkelte tjenstgøringsgrupper aftales. Med mindre andet aftales med DPF har mindst 30 % (beregnet af tilgængelige pilot FTE'er i den enkelte tjenstgøringsgruppe) af en tjenstgøringsgruppe tilgang til fast fridagssystem, såfremt antallet af piloter i tjenstgøringsgruppen overstiger 30 piloter.
- b. Når den ønskede kvote er fastlagt i den enkelt fridagsgruppe, forsøges kvoterne i de enkelte arbejdstidssystemer besat via bidding. Hvis ikke de ønskede kvoter bemandes via bidding, kan den enkelte pilot varsles skift af arbejdstidssystem med et varsel på 3 måneder. Varsling sker efter anciennitetslisten fra bunden, under hensyntagen til homebase og flytype.
- c. Nyansatte og nytilkomne i en tjenstgøringsgruppe placeres i variabelt fridagssystem.



Stk. 13. Omdisponering

- a. Mellem planlagt check-in og check-out på homebase kan piloten frit omdisponeres.
- b. Første check-in og standby start efter fridage må ikke tidligerelægges. De resterende dage må check-in på homebase tidligerelægges med 1 time. En sådan omdisponering skal senest varsles ved check-out dagen før.
- c. Sidste check-out før fridage må ikke senereelægges. De resterende dage må check-put på homebase maksimalt senereelægges med op til 2 timer. Dette kan ske uden varsel.

Bestemmelser longhaul (stk. 14-18)

Stk. 14. Begrænsninger af tjenestegøring

- a. Ved tjenestegøring med efterfølgende positionering til homebase i Skandinavien skal transport planlægges med første tilgængelige flyforbindelse med SK-præfiks.
- b. Ved mere end 5 timer mellem block-on fra aktiv flyvning til block-off for positionering tilbyder SAS hotel.
- c. Følgende begrænsninger i tjenestegøringsbestemmelserne og hvile gælder som følger:

Standard TZD	> - 7	-7 til -3	> + 2
Maximum flight time outbound 2 pilots	n/a	11:30	10:00
Maximum flight time homebound 2 pilots	n/a	10:00	11:00
Slipping	1 local night*	1 local night	1 local night

Hensigten er, at tjeneste på flyvning til destinationer i Standard TZD >-7 hovedsageligt dækkes af frivillig FG 3/6, jf § 9.

*Antallet af schedulerede tjenestegøringsperioder med én local night begrænses til én gang per pilot per kalendermåned og maksimalt 6 gange per kalenderår. Piloten kompenseres med 14 % af 100 % månedsløn per tjenestegøringsperiode som overstiger 4. Ved øgning af antal ruter iht. dette punkt gælder, at det maksimale antal tjenestegøringsperioder øges til 8 per kalenderår og piloten kompenseres med 14 % af 100 % månedsløn per tjenestegøringsperiode som overstiger 6. Efter en tjenestegøringsperiode med én local night (Standard TZD >-7) planlægges piloten med minimum 4 kalenderdage fri fra tjeneste.

Indholdet i dette punkt (*) bortfalder 31. marts 2016. Hvis SAS træffer beslutning om at udvide med minimum 2 dobbelt aisle fly inden 31. marts 2016 til trafiksætning senest 31. marts 2017 gøres dette punkt(*) til en tidsbegrænset del af denne aftale. I fald indholdet i dette punkt(*) bortfalder, erstattes ”1 local night” under slipping ved Standard TZD >-7 i skemaet ovenfor, med ”2 local nights”, og tillige bortfalder stk. 16 punkt b.)

...

Stk. 16. Fridage



- a. Piloten planlægges med minimum 72 timers fri fra alt tjeneste ved ankomst til homebase longhaulproduktion. Efter øvrig tjeneste tildeles piloten hvile i henhold til OM-A. Når en hvileperiode er planlagt understigende 3 kalenderdage fri fra tjeneste, skal efterfølgende hvileperiode planlægges med minimum 3 kalenderdage fri fra tjeneste.
- b. Ved bytte mellem flyvning på destination i vestlig respektive østlig retning eller v.v. skal der, når tidsforskellen overstiger 4 timer i forhold til skandinavisk lokaltid, planlægges med minimum 4 kalenderdage fri fra tjeneste.
- c. Ved uregelmæssigheder tildeles hvile i henhold til OM-A.

Stk. 17. Omdisponering

For at kunne afvikle trafikken kan produktionsdage omdisponeres.

- a. Hvis piloten får besked senest 12 timer før ny check-in/standby start, må check-in/standby start tidligerelægges med på til 7 timer i forhold til oprindelig check-in/standby start.
- b. Ved omdisponering skal piloten altid sikres min. 72 timer fri ved ankomst til homebase. Hvis planlagt fridag omdisponeres kompenseres piloten jf. § 5, stk. 7 2 a.
- c. Ved raskmelding efter sygdom skal piloten tilbage til oprindelig schedule hurtigst muligt. Pilot som alene er kvalificeret på dobbelaisle fly kan om nødvendigt omdisponeres frem til fridage i anden fridagsperiode frem til raskmelding.

Stk. 18. Standby

- a. Ved SB ud kald kan piloten omdisponeres indtil de sidste 2 fridage i den anden efterfølgende fritidsperiode.
- b. Når enkeltstående SB/BL udlægges umiddelbart før produktion kan efterfølgende fridage ikke omdisponeres.
- c. Efter 5 SB dage i træk uden ud kald tildeles piloten 2 fridage. ”

I implementeringsbilag af 31. marts 2015 fremgår blandt andet:

”Tjenestegøringsbestemmelser

implementeres 01. september 2015 eller snarest muligt derefter. § 5 implementeres i sin helhed og erstatter betingelserne i gammel aftale. Eksempel, bortfald af kvartals-weekendfri er betinget af indførelsen af weekend request system.”

Tilsvarende overenskomster og implementeringsaftaler blev indgået mellem SAS og SPF og mellem SAS og NSF.

Overenskomsten blev vedtaget af DPF's medlemmer. Af foreningens vedtægter pkt. 10.2.1. fremgår blandt andet:

” Kollektivaftaler, og tillægsaftaler hjemlet i de kollektive aftaler kan indgås, når 7 medlemmer af bestyrelsen stemmer for. Efterfølgende skal en sådan aftale til brevafstemning blandt alle aktive medlemmer, der er omfattet af den pågældende kollektivaftale/overenskomst i henhold til vedtægternes pkt. 6.3 (i denne forbindelse er datoen for aftale indgåelsen at betragte som den dato brevafstemning er begæret). Aftalen er forkastet hvis 2/3 eller mere af de afgivne stemmer ved fristens udløb har stemt imod aftalen og mere end 50 % af de stemmeberettigede har stemt. Alle aftaler af



ovennævnte type skal ved deres underskrift påføres, at de kun er gyldige, hvis de efterfølgende godkendes af DPF's medlemmer ved en brevafstemning. I perioden mellem to kollektivaftaler bemyndiges bestyrelsen til at lave tidsbegrænsede afvigelser (avsteg) indtil indgåelsen af den næste kollektivaftale.”

SAS's henvendelse om trinvis implementering af tjenestegøringsbestemmelserne og forhandlingerne herom

Den 30. juni 2015 skrev SAS ved Vice president og Head of Crew Development and Ressource Planning Eivind Bjurstrøm en mail til DPF ved formand Niels Møller, SPF og NSF. Af mailen fremgik:

”Grunnet programmeringskapasitet hos IT-leverandør vil K-avtalen [overenskomst af 31. marts 2015] måtte implementes i flere trinn. Under følger forslag til implementeringsplan fra Planning. De ulike trin er forsøkt balansert i forhold til de endringer som foreligger.

Vi ber om innspill til planen ... basert på gitte forutsetninger.”

Af den medsendte implementeringsplan fremgik blandt andet:

”September 2015

DPF § 5 stk 9 h

Der skal planlægges check-out sidste P-dag som modsvarer check-in eller start af standby første P-dag plus maksimalt 12 timer. Denne regel skal gælde for planlagte produktionsdage, som afsluttes med flyvetjeneste på dag 5 og som er omgivet af fritidsperioder.

...

DPF § 5 stk 14 c

Standard TZD	> - 7	-7 til -3	> + 2
Maximum flight time outbound 2 pilots	n/a	11:00	10:00
Maximum flight time homebound 2 pilots	n/a	10:00	11:00
Slipping	1 local night*	1 local night	1 local night

...

Desember 2015

DPF § 5 stk 6 a

Publisering av produksjon på blank dag skal senest skje kl. 1800 dagen før den blanke dag. Hvis piloten ikke har mottatt denne informasjonen skal piloten kontakte Crew Control. Meddelelse om produksjon på på BL dag i perioden skjærtorsdag til 2. påskedag og 24. desember – 01. Januar skal være tilgjengelig for piloten senest kl. 16:00 7 kalenderdager før BL dag. Eks: utkall til produksjon fredag skal senest varsles før kl.



16:00. Er ikke roster oppdatert innen disse tidspunkter konverteres dagen til tjenestefri dag. Piloten er selv pliktig til å sjekke sin roster.

...

Januar 2016

Resterende deler av § 5”

I en mail af 5. juli 2015 skrev SAS ved Eivind Bjurstrøm på ny til DPF ved Niels Møller, SPF og NSF og oplyste, at den fremsendte implementeringsplan var mangelfuld på følgende punkter:

- ”- Vi åpner opp med singel slipping HKG fra september
- PVG fortsetter med singel slipping etter august
- SFO har singel slipping fra oktober slik det ligger i forslaget.”

I august 2015 blev der afholdt valg til bestyrelsen. Den nye bestyrelse tiltrådte den 14. september 2015 og konstituerede sig med René Arpe som formand.

Den 28. august 2015 skrev SAS ved Eivind Bjurstrøm en mail til DPF ved Niels Møller, SPF og NFS. Af mailen fremgik blandt andet:

”Vedlagt følger den plan SAS vil følge for implementering av tjenestegøringsbestemmelser K-15. Den er basert på det som er praktisk mulig å gjennomføre i en periode med store endringer i SAS sin systemportefølje.

Som følge av at det ikke er mulig å implementere alle endringer på en gitt dato, har man forsøkt å balansere elementerne som legges inn med release i hver enkelt roster. Dette er i tråd med hva som ble opplyst i Juni – 15.

...

i DK kan piloterne beholde 5/4/5/3 frem til 31 MAR 17 men vil etter eget ønske kunne gå over i 5/4 fra 01Jan16.”

Af den medsendte implementeringsplan fremgik blandt andet:

”September roster

1. § 5 ... LH

Single slipping all destinations except SFO

Oktober roster

2. § 5 ... LH

Single slipping all destinations

3. § 5 ... SH

Det skal scheduleres check-out på siste P-dag som motsvarer check-in eller start av standby første P-dag plus maksimalt 12 timer. Denne regel gjelder for planlagte produktjonsdager som overstiger ...4 ..., som avsluttes med flyvetjeneste på siste dag, og som er omgitt av fritidsperioder.

...

Desember roster



5. § 5 ... LH

Ved bytte mellom flyvning på destinasjon i vestlig mot østlig retning, vice versa, skal det, når tidsforskjellen overstiger 4 timer i forhold til skandinavisk lokaltid, planlegges med minimum 4 kalenderdager fri fra tjeneste.

6. § 5 ... LH

Piloten planlægges med minimum 72 timers fri fra all tjeneste ved ankomst til hjemmebase etter longhaulproduksjon. Etter øvrig tjeneste tildeles piloten hvile iht OM-A 7.1. pr. 1.2.2016. Når hvileperiode er planlagt understigende 3 kalenderdager fri fra tjeneste, skal etterfølgende hvileperiode planlegges med minimum 3 kalenderdager fri fra tjeneste.

7. § 5 ... LH

Max blh on LH 2 pilots

8. § 5 ...

Publisering av produksjon på blank dag skal senest skje kl. 1800 dagen før den blanke dag. Hvis piloten ikke har mottatt denne informasjonen skal piloten kontakte Crew Control. Meddelelse om produksjon på BL dag i perioden skjærtorsdag til 2. påskedag og 24. desember – 01. januar skal være tilgjengelig for piloten senest kl. 16:00 7 kalenderdager før BL dag.

Januar roster

Resterende regler”

NSF ved formand Jens Lippestad svarede ved mail af samme dag SAS ved Eivind Bjurstrøm, at det var foreningens oppfattelse, at implementeringsplanen var uttrykk for overenskomstbrud. Kopi af mailen blev sendt til bl.a. DPF ved Niels Møller.

Den 1. september 2015 afholdt SAS møde med NSF og SPF. SAS havde ikke indkaldt DPF til dette møde.

SAS ved director for Union Agreements & Crew Hotels Carsten Hansen skrev den 10. september 2015 en mail til NSF, SPF og SNF, hvoraf fremgik blandt andet:

”Vi beklager at dere ikke finner forslaget vårt balansert, og heller ikke den kompensasjon vi tilbyr.

...

Det er uheldigt at vi ikke kan oppfylle skrivningen i avtalen, og det beklager vi. På den annen side håper vi at dere er enig i at dette reviderte forslag ivaretar de som påvirkes på en fair måte.”

SAS ved Eivind Bjurstrøm skrev den 15. september 2015 i en mail til NSF, SPF og SNF blandt annet:

”Vi har ikke mottatt tilbakemelding på siste utspill fra SAS (Carsten Hansen) etter siste innspill fra dere (NSF, SP, SNF).



Vi er nødt til å iverksette, og vil gjøre dette i tråd siste mail fra Carsten ... Dette er ikke fordi vi vil overkjøre noen, derimod tvingende nødvendig for å kunne levere roster til crew i kommende måneder. Vi har hensyntatt de innspill dere har kommet med i den utstrekning det er mulig.”

SAS ved Eivind Bjurstrøm udsendte umiddelbart etter samme dag en mail til piloterne, herunder DPF's medlemmer, hvoraf fremgik blandt andet:

”Den siste av i alt 4 kollektivavtaler ble underskrevet 28 mai, og den siste justering/tilføylesprotokollen 11 juni. Dvs for 3 ca måneder siden. SAS og alle fire foreninger var enige i at tidspunktet for implementering skulle være 1 september eller snarest deretter. Intensjonen var å implementere hele K15 i sin helhet på en og samme roster.

Allerede i slutten av juni fikk vi tilbakemelding om at vi grunnet programmeringskapasitet hos vår IT-leverandør, ikke ville klare å leve opp til dette. I tillegg ville implementering i sin helhet medføre svært høy risiko som følge av lavt erfaringsnivå på SMS hos ny leverandør. SAS lå derfor frem et forslag til en trinnvis implementering over 4 måneder, med start i september roster, og fullstendig implementert på januar roster. Foreningene har ift dette vært opptatt av at denne trinnvise implementering ikke skulle oppleves som ytterligere forringelse for pilotene totalt sett. SAS har vært enige i dette, og har forsøkt å skape en blanse mellom opplevde ”goods and bads”.

SAS har foreningene har dessverre ikke kommet til en fullstendig enighet ifh hvd som er en god balansert trinnvis implementering. SAS har derfor tilbudt å kompensere pilotene for de ulemper som en slik implementering kan oppleves å medføre.

Implementering av K15 samt tilhørende kompensasjon bliver som følger:

I september implementerte vi single slipping på PVG og HKG. I PVG har vi allerede single slipping på sommeren, og vi ønsket ikke å endre til dobbel slipping for en kortere periode. Når det gjelder HKG var det uhensiktsmessig å starte en ny rute med dobbel slipping, får så å endre til single. Dette gjør det mulig å iverksette planlagt omskoling i henhold til opprindelig plan, slik at vi unngår å overføre deler av volumet til FDA-17.

SAS anerkjenner at dette isolert sett er en forringelse, og vil derfor kompensere alle piloter med en F3 dag for hver single slipping på disse destinasjonene som etterfølges av kun 3 fridager. Kompensasjonen vil opphøre når 4 F east/west implementeres.

I oktober implementerer vi 12 hrs reglen”

”Det skal scheduleres check-out på siste P-dag som motsvarer check-in eller start av standby første P-dag plus maksimalt 12 timer. Denne regel gjelder for planlagte produksjonsdager som overstiger .. 4 ... som avsluttes med flyvetjeneste på siste dag, og som er omgitt av fritidsperioder.”

I desember kommer max blh on LH 2 pilots, 4 mellom east/west og v.v., samt 72 hrs fritid etter produksjon på LH.



- ”Ved bytte mellom flyvning på destinasjon i vestlig mot østlig retning, vice versa, skal det, når tidsforskjellen overstiger 4 timer i forhold til skandinavisk lokaltid, planlegges med minimum 4 kalenderdager fri fra tjeneste”

- ”Piloten planlegges med minimum 72 timers fri fra all tjeneste ved ankomst til hjemmebase etter longhaulproduksjon. Etter øvrig tjeneste tildeles piloten hvile iht OM-A 7.1. pr 1.2.2016.

Når en hvileperiode er planlagt understigende 3 kalenderdager fri fra tjeneste, skal etterfølgende hvileperiode planlegges med minimum 3 kalenderdager fri fra tjeneste”

På SH implementeres BL reglene. Dette for å få den positive effekten av denne regelen i jule og nytårsdagene.

”Publisering av produksjon på blank dag skal senest skje kl. 1800 dagen før den blanke dag. Hvis piloten ikke har mottatt denne informasjonen skal piloten kontakte Crew Control.

Meddelelse om produksjon på BL dag i perioden skjærtorsdag til 2. påskedag og 24. desember – 01. januar skal være tilgjengelig for piloten senest kl. 16:00 7 kalenderdager før BL dag”.

I januar implementeres så resterende regelverk i K15

Årsaken til at ingen Produksjonsdags eller fridagsregler implementeres før 1. januar, er at dette er regler som beregnes på helår, og derfor vanskelig kan innføres retroaktivt. SAS anerkjenner dog at reduksjonen av produksjonsdager for piloter i Variabel Gruppe er en viktig forbedring i K15. Med 1 september som utgangspunkt for implementering har vi derfor besluttet å kompensere alle piloter som overstiger 188 produksjonsdager (redusert for fravær, og deltid) i 2015, men 1 F3 dag pr overskredet dag.

Piloter i Fast Gruppe får ingen endring av antall produksjonsdager i K15 ift gammel avtale, annet enn at stillingsprosentene endres, og kompenseres derfor ikke.

Det er uheldigt at vi ikke kan oppfylle de intensjoner vi har, og det beklager vi. På den annen side håper vi at denne trinnvise implementeringen, samt tilhørende kompensasjon oppleves som en fair løsning.”

NSF ved Jens Lippestad svarede den 15. september 2015 på vegne af SPF, SNF og NSF i en mail SAS således:

”Vi viser til dagens mail fra Eivind Bjurstrøm og mail fra Carsten Hansen den 10 sep 15.

Piloternes foreninger reagerer på SAS fremgangsmåte i denne saken. Alle avtaler som inngås mellom parterne skal følges, det står ikke til av parterne å ensidigt forandre denne. Det er lite tillitsvekkende mht kommende forhandlinger det som nå skjer.

Vi aksepterer ikke at SAS agerer på denne måten. Vi kan ikke se at vårt forslag er urimelig, snarere tvert imot – vi mener det er ganske generøst. SAS har inngått avtaler med oss som de tydeligvis ikke er i stand til å overholde. Når SAS så ikke liker vårt svar ift en kompromissløsning, så velger man å gi oss ultimatum i form av et motforslag, som man bare iverksetter ensidig. Slik fungerer faktisk ikke et forhold mellom avtaleparter. Vi skseptere rett og slett ikke et slikt agerende.



Vi forstår at SAS har satt seg i en vanskelig situasjon, og vi er villige til å vise fleksibilitet for å løse dette, men det vi oppfatter som et ran er ikke OK.

...

[Udstreget]

...

Alternativt vil vi avvise forslaget i sin helhet og kreve at den avtalte implementeringsplan etterleves.

...

PS

Vi har også vært i kontakt med DPF, og de meddeler at de pga nettopp tiltrådt bestyrelse, ikke har rukket å saksbehandle SAS' ønske om trinnvis implementering. DPF uttrykker enighet med de øvrige foreninger i, at arbeidsgiveren må overholde inngåtte K-aftaler. Det er helt uakseptabelt og i strid med den ånd avtalen er inngått i, at arbeidsgiveren ensidigt velger at bryte avtalen sier DPF."

Ved mail af 16. september 2015 svarede DPF's formand René Arpe SAS ved Eivind Bjurstrøm således:

"På grund af tiltrædelse af ny bestyrelse har DPF ikke færdigbehandlet SAS's anmodning.

Indtil DPF bestyrelse har færdigbehandlet SAS' henvendelse, forventer DPF, at SAS overholder ordlyden i "Aftale mellem ...SAS ... og DPF" af 31. marts 2015 vedrørende "Implementering af ny kollektivaftale".

DPF ved René Arpe skrev den 25. september 2015 i en mail til SAS ved Eivind Bjurstrøm:

"DPF har behandlet SAS' skema fremsendt 28/8-2015 vedrørende trinvis implementering af paragraf 5 (tjenestegøringsregler).

DPF kan for nærværende ikke acceptere trinvis implementering og betragter trinvis implementering som brud på K-aftalen."

SAS ved Eivind Bjurstrøm svarede i mail af 7. oktober 2015 DPF ved René Arpe blandt andet, at SAS havde taget DPF's holdning til efterretning og foreslog et møde, som blev afholdt den 14. oktober 2015. I mødet deltog for SAS blandt andre Eivind Bjurstrøm og Carsten Hansen. For DPF deltog blandt andre René Arpe og Niels Møller. Af mødereferatet fremgår blandt andet:

"Ved et møde den 14. oktober 2015 hos SAS ... behandles en af ...DPF ... rejst klage over, at SAS har foretaget trinvis implementering af tjenestegøringsbestemmelserne i § 5, hvilket er i strid med det i implementeringsaftalen af 31. marts 2015 aftalte. Det er DPFs opfattelse, at SAS straks skal ophøre med den trinvis implementering, og at SAS ved den pågældende handling har begået bodspådragende overenskomstbrud.

...

Det fremgår af implementeringsaftalen af 31. marts 2015 mellem DPF og SAS, at tjenestegøringsbestemmelserne i § 5 implementeres den 1. september 2015 eller snarest



muligt derefter, og at § 5 implementeres i sin helhed og erstatter bestemmelserne i gammel aftale.

Det er DPFs opfattelse, at SAS har begået bodspådragende overenskomstbrud ved at have påbegyndt trinvis implementering, og at SAS straks skal ophøre med den trinvis implementering.

DPF gør gældende, at der er tale om skærpende omstændigheder. Dels fordi SAS har handlet i strid med ledelsesretten, dels fordi SAS selv har erkendt at trinvis implementering er overenskomstbrud, dels fordi SAS har erkendt at have begået overenskomstbrud, og dels fordi SAS ikke straks er ophørt med den trinvis implementering, hvilket er en bevidst overtrædelse af overenskomsten og en modvilje til/mod at overholde overenskomsten.

Det er DPFs opfattelse, at bruddet er bodspådragende, at SAS skal pålægges en alvorlig bod, og at SAS straks skal ophøre den trinvis implementering og tilbageføre den del af implementeringen, som SAS allerede har indført.

Det er DPFs opfattelse, at SAS på mødet den 14. oktober 2015 erkendte, at SAS har begået overenskomstbrud ved den trinvis implementering, og at SAS ikke følger det, som parterne har aftalt i implementeringsaftalen.

SAS kan ikke anerkende at have handlet i strid med ledelsesretten eller begået overenskomstbrud.

SAS redegjorde for, at SAS den 30. juni 2015 til DPF fremsendte orienterende mail om, at på grund af ressource situation omkring programmering af ændrede tjenestegøringsregler, ville der ske en trinvis implementering af de nye tjenestegøringsregler. DPF havde ingen indsigelser til dette før DPF, efter at have valgt ny formand, gjorde indsigelse mod dette den 25. september 2015, altså næsten 2 måneder efter at SAS havde fremsendt den pågældende mail om ændringen i implementeringssekvensen af de nye tjenestegøringsregler. SAS havde på den baggrund grund til at tro, at DPF var indforstået med den ændrede implementeringsplan og SAS og DPF havde flere møder i denne periode uden at DPF gjorde indsigelse mod den ændrede implementeringsplan. Endvidere har SAS i den ændrede successive implementering prioritetet en vægtet implementeringsplan forstået på den måde, at der tages hensyn til begge parter interesse i forhold til rækkefølgen af de forskellige elementer.

DPF oplyste, at det ikke er korrekt, at DPF ikke havde indsigelser til den af SAS af 30. juni 2015 fremsendte mail. DPF har på intet tidspunkt oplyst SAS, at DPF ikke havde indsigelser til den pågældende mail eller at DPF var indforstået med at SAS foretog en trinvis implementering. DPF og SAS har hverken haft korrespondance eller møder vedrørende trinvis implementering. DPF bestred, at SAS først den 25. september 2015 blev bekendt med, at DPF mente, at SAS begik overenskomstbrud ved trinvis implementering. DPF fremførte endvidere på mødet, at SAS i den pågældende proces havde kontaktet de øvrige pilotforeninger for at drøfte sagen, herunder rykket dem for et svar/en stillingtagende i sagen. SAS har på intet tidspunkt i processen taget kontakt til DPF. DPF spurgte på mødet, hvorfor SAS ikke havde inddraget DPF, herunder hvorfor SAS ikke havde kontaktet og rykket DPF på lige fod med de øvrige pilotforeninger.



” Dette kunne SAS ikke give en god forklaring på. Det er DPFs opfattelse, at SAS ikke har haft god grund til at tro, at DPF var indforstået med den trinvise implementering. Dette begrundes bl.a. med, at en fravigelse af overenskomsten (som trinvis implementering er) kræver en bestyrelsesbeslutning i DPF, hvilket SAS er bekendt med ligesom det kræver en klar og utvetydig aftale herom mellem DPF og SAS, hvilket der ikke er.”

Den 5. november 2015 fremsendte NSF ved Jens Lippestad på vegne af alle de skandinaviske pilotforeninger et forligsforslag til SAS. Det fremgik heraf blandt andet

”[Punkt 1-8]

9. SAS vedgår og accepterer, at den for DPF nugældende K-aftale fremover forhandles samtidigt med de øvrige pilotforeninger (SPF, NSF og SNF) i SAS konsortiet, såfremt DPF skulle ønske dette.

10. SAS anerkender, at have indgået/fornyset kollektivaftale med de øvrige pilotforeninger i SAS, som samlet set er bedre end DPF's, og at DPF dermed har ret til at få specifikke dele, fra den eller de samlet set bedre overenskomster, implementeret i DPF's overenskomst, jf. § 26 i overenskomsten.”

Parterne er enige om, at punkt 9 og 10 var nye i forhold til tidligere drøftede forligsforslag. SAS ved Eivind Bjurstrøm afslog i en mail af 13. november 2015 til blandt andre DPF ved René Arpe at indgå forlig med henvisning til de i forslaget angivne punkt 9 og 10. Af mailen fremgik blandt andet:

”SAS har vurdert tilbakemeldingen, og kan på bakgrunn av at det nå fremmes ytterligere krav, ikke akseptere forslaget som det nå ligger.

...

SAS fortsetter med implementering av K-15, slik at avtalen i sin helhet skal være på plass 01JAN15”

I et nyhedsbrev af 3. december 2015 til alle piloterne, herunder DPF's medlemmer, oplyste SAS blandt andet:

”Som tidligere meddelt ble det allerede i juni klart for oss at vi ikke hadde mulighet for å implementere K15 iht plan. Dette grunnet programmeringskapasitet hos vår eksterne IT-leverandør. SAS la dengang frem en revidert implementeringsplan basert på en trinnvis innføring av regelverket fra september til januar.

Det blev fra foreningenes side hevdet at dette reelt sett var et brudd på avtalen om implementering, og en ulempe for den enkelte pilot. SAS og foreningene har med det som bakgrunn gjennom forhandlinger og særmøter forsøkt å finne en løsning alle kunne leve med.

SAS har nå kommet til en enighet med SNF, NSF og SPF og følgende implementeringsplan

September roster

1. § 5 ... LH

Single slipping all destinations except SFO



Oktober roster

2. § 5 ... SH

Det skal scheduleres check-out på siste P-dag som motsvarer check-in eller start av standby første P-dag plus maksimalt 12 timer. Denne regel gjelder for planlagte produksjonsdager som overstiger ...4 ..., som avsluttes med flyvetjeneste på siste dag, og som er omgitt av fritidsperioder.

...

Desember roster

4. § 5 ... LH

Ved bytte mellom flyvning på destinasjon i vestlig mot østlig retning, vice versa, skal det, når tidsforskjellen overstiger 4 timer i forhold til skandinavisk lokaltid, planlegges med minimum 4 kalenderdager fri fra tjeneste.

5. § 5 ... LH

Piloten planlegges med minimum 72 timers fri fra all tjeneste ved ankomst til hjemmebase etter longhaulproduksjon. Etter øvrig tjeneste tildeles piloten hvile iht OM-A 7.1. pr. 1.2.2016. Når hvileperiode er planlagt understigende 3 kalenderdager fri fra tjeneste, skal etterfølgende hvileperiode planlegges med minimum 3 kalenderdager fri fra tjeneste.

7. § 5 ... LH

Max blh on LH 2 pilots

8. § 5 ...

Publisering av produksjon på blank dag skal senest skje kl. 1800 dagen før den blanke dag. Hvis piloten ikke har mottatt denne informasjonen skal piloten kontakte Crew Control. Meddelelse om produksjon på BL dag i perioden skjærtorsdag til 2. påskedag og 24. desember – 01. januar skal være tilgjengelig for piloten senest kl. 16:00 7 kalenderdager før BL dag.

Januar roster

Resterende regler

...

Partene (SAS, SNF, NSF og SPF) er også enige om en kompensasjon for at intensjonene vedr implementering ikke kunne innfris.

Kompensasjon vil bli gitt som følger:

1. For pilot i 100 % stilling VG vil max antall P dager i 2015 være 188. Max P dager beregnes på samme måte som max P dager beregnes iht "grønne boken".

Kompensasjonen utbetales i form af 1 F3 dag pr dag for de dager som overstiger 199 P. F3 dagen vil i dette tilfellet være tilført aktuelle pilot innen utgangen av januar 16.

2. For pilot med 100 % stilling FG ved inngåelsen af K15 vil SAS ensidig redusere pilotens tilgjengelige P dager i perioden fra dags dato og ut 2016 med 2 dager. Dvs at 2 P dager vil bli omgjort til F dager, markert med kode F36 i roster.

3. For pilot med deltidsstilling FG ved inngåelsen av K15 vil SS ensidig redusere pilotens tilgjengelige P dager i perioden fra dags dato og ut 2016 med 1 dag. Dvs at 1 P dag vil bli omgjort til F dag, markert med kode F36 i roster.

4. Gjeldende pk 2 og 3 skal SAS legge ut F36 dagene i forbindelse med annen fritid. Perioder med sterkt redusert produksjon er unntatt dette prinsipp. Med dette menes lørdager og nasjonale helligdager. På disse dager kan XX dagen være en "single F", men fritiden skal i slike tilfeller inneholle minimum 40 timer.



5. Single slipping på PVG og HKG (med kun 3 F i etterkant) kompenseres med 1 F3 dag pr tilfelle. Dette gjelder i perioden from september tom november. F3 dagen vil i dette tilfellet være tilført aktuelle pilot innen utgangen av januar 16.

Beklageligvis har vi ennå ikke oppnådd samme enighet med DPF. SAS følger dog selve implementeringsplanen gjengitt over også for DPF.”

I et nyhedsbrev af 14. december 2015 til alle piloterne, herunder DPF's medlemmer, oplyste SAS blandt andet:

”Weekend request system for variabel gruppe single aisle piloter

Vi har fått en del henvendelser ift at det fremdeles ikke er mulig å bidde weekend gjennom det nye weekend request systemet. Dette er en prøveavtal som ligger som et bilag til K15, og omtales heller ikke i den kommuniserte implementeringsplanen. Systemet vil dog være operativt senest 1 januar som avtalt, sammen med de resterende deler av avtalen. Vi jobber derimot hardt opp mot vår eksterne IT leverand for å gjøre systemet tilgjengelig før jul

...

Systemet vil fungere tilnærmet likt dagens FS systemet, og biddingfristen er satt til den 25 to mnd før aktuelt schedule. Biddingvinduet er fra den 6 til den 5 efterfølgende måned. Dvs at hvis systemet er operativt før 25. desember vil det være mulig å bidde weekend fra 6 februar.”

Forklaringer

Niels Møller har forklaret blandt andet, at han de seneste 20 år har været kaptajn hos SAS og har siddet i DPF's bestyrelse fra september 2014 til september 2015. Han var formand for bestyrelsen, da den nye overenskomst blev indgået, og indtil ny bestyrelse tiltrådte den 15. september 2015. I efteråret 2014 var der drøftelser imellem DPF og SAS omkring longhaul med henblik på at gøre det muligt for SAS at ekspandere med nye lange ruter, blandt andet til Hongkong.

I december 2014 opsagde SAS den hidtidige overenskomst. Under forhandlingerne om den nye overenskomst drøftede de også longhaul med SAS og adresserede tjenestegørelsesbestemmelserne under hensyn til den netop indgåede ekspansionsaftale. Drøftelserne endte i en overenskomst med SAS, som omfattede alle ansatte på både longhaul og shorthaul. Der blev lavet et implementeringsbilag til overenskomsten, som skulle regulere overenskomstens ikrafttrædelse. Den nye overenskomsts tjenestegøringsbestemmelser indeholdt både forringelser og forbedringer i forhold til den tidligere overenskomst, og det var derfor afgørende, at overenskomstens tjenestegøringsbestemmelser blev implementeret på én gang. I modsat fald ville SAS kunne indføre de for arbejdsgiver fordelagtige bestemmelser først, og de for piloterne fordelagtige ting senere. Det i implementeringsbilaget anførte om, at



implementering skulle ske den 1. september 2015 ”eller snarest muligt derefter” refererer til, at det under overenskomstforhandlingerne ikke var klart for DPF, hvor meget ændringerne i overenskomsten ville indebære for SAS i relation til ændring af systemerne. Det var ikke afgørende for DPF, hvornår implementeringen skete, når blot implementering skete i sin helhed. SAS var utvivlsomt klar over, at samtidigheden var afgørende for DPF.

Overenskomsten blev godkendt af DPF's medlemmer. Det følger af DPF's vedtægter, som SAS er bekendt med, at bestyrelsen tidsbegrænset kan fravige en kollektiv aftale (”avsteg”).

Den 30. juni 2015 modtog han en mail fra SAS ved Eivind Bjurstrøm om, at implementeringen måtte gennemføres trinvist. Mailen indeholdt SAS's konkrete bud på, hvordan trinvis implementering kunne gennemføres. Han så ikke mailen, da den druknede iblandt de hundredvis af andre mails, som han dagligt modtog i den periode. Han svarede derfor ikke på den. DPF lå på det tidspunkt i intensive og tidskrævende forhandlinger omkring håndtering af pilotgruppen i Cimber, der skulle overtages af SAS, og store dele af bestyrelsen og sekretariatet var på sommerferie. Bestyrelsen er handlingslammet i sommerferien, hvilket SAS er bekendt med eller ville kunne have gjort sig bekendt med. Han ville desuden ikke have følt sig forpligtet til at svare på mailen, da SAS alene kom med en forespørgsel. SAS rykkede ham ikke for svar, selvom SAS havde mulighed for at få fat på ham. I august 2015 var der nyvalg til DPF's bestyrelse, som tiltrådte i midten af september 2015. Han trådte tilbage som formand, da den nye bestyrelse kom til. Først efter at den nye bestyrelse var tiltrådt, gik DPF i gang med at drøfte spørgsmålet om implementering med SAS. Han har ikke set Eivind Bjurstrøms mail af 5. juli 2015 før i slutningen af august.

Han svarede ikke, da han fik SAS's mail af 28. august 2015. DPF havde haft bestyrelsesmøde den 26. august 2015, og det var da blevet offentliggjort, at der ville komme ny bestyrelse. DPF besluttede at lade besvarelsen af SAS's mail afvente, at den nye bestyrelse tiltrådte da man mente, at spørgsmålet om fravigelse af overenskomsten var så principielt, at det måtte være en sag for den nye bestyrelse. Den nye bestyrelse tiltrådte den 14. eller 15. september 2015. Han husker ikke at være blevet rykket for svar af SAS, og SAS kom ikke med flere forslag. Han var ikke klar over, at der pågik drøftelser mellem SAS og de andre pilotforeninger vedrørende implementeringen.

En pilots roster kører en kalendermåned ad gangen og er tilgængelig den 16. i måneden før den måned, hvori der skal gøres tjeneste. Piloten kan lægge ønsker ind til rosteren inden den



5. i måneden, og piloten får herefter sit endelige roster. SAS ville som minimum kunne være kørt videre på Den Grønne Bog. Singleslipping var allerede implementeret den 16. august 2015 for så vidt angik september måned.

René Arpe har forklaret blandt andet, at han siden 1996 har været ansat i SAS og er kaptajn på kortrute. Han har siddet i DPF's bestyrelse i perioden 2006 til 2010 og blev valgt ind igen i 2015 som formand.

Han blev præsenteret for problemstillingen omkring implementering af tjenestegøringsreglerne samme dag, som han tiltrådte som formand. Han kontaktede på tiltrædelsesdagen formændene for de øvrige skandinaviske pilotforeninger for at fortælle, at DPF's bestyrelse havde konstitueret sig, og at han var indtrådt som formand. De andre formænd gjorde ham opmærksom på problemet med den trinvis implementering. Han kontaktede også SAS, da han indtrådte som formand. Den nye bestyrelse drøftede SAS's henvendelse vedrørende trinvis implementering. Han fik kendskab til SAS' mails af 30. juni og 5. juli 2015, da han fik overleveret udestående sager fra den tidligere formand, Niels Møller. Bestyrelsen var forundret over, at SAS havde taget DPF's manglende svar som udtryk for accept af trinvis implementering. Han skrev på denne baggrund den 16. september 2015 en mail til SAS, hvori var angivet, at DPF ikke havde færdigbehandlet SAS's forslag af 28. august 2005, og at DPF forventede, at SAS indtil da overholdt aftalen i implementeringsbilaget.

Den 25. september 2015 meddelte han SAS, at DPF ikke kunne acceptere den trinvis implementering, og at foreningen anså trinvis implementering for brud på overenskomsten. Han vidste ikke, om SAS havde været i forhandlinger med de andre pilotforeninger. SAS's evt. problemer med en IT-leverandør vedrører ikke DPF.

Den 7. oktober 2015 svarede SAS, at DPF's svar var blevet taget til efterretning. SAS og DPF afholdt møde den 14. oktober 2015, hvor de drøftede den trinvis implementering. SAS sagde under mødet, at SAS havde været nødt til at iværksætte trinvis implementering af hensyn til udsendelse af roster. SAS kunne dog efter hans opfattelse blot være fortsat efter den gamle overenskomst i stedet for at iværksætte trinvis implementering. SAS henviste til, at man havde indgået hotelaftaler i Hongkong og Shanghai, som ikke kunne ændres i tilfælde af



forsinket implementering af vilkåret om singleslipping. DPF mente ikke, at det var piloternes problem, at hotelaftalerne ikke kunne ændres.

Efter den 14. oktober 2015 havde DPF et møde med de andre pilotforeninger og fik indblik i forhandlingerne med SAS vedrørende kompensation for trinvis implementering. Foreningerne skulle i fællesskab forhandle med SAS. Kompensation var blevet drøftet i relation til otte punkter, og DPF kom med to selvstændige punkter som punkt ni og ti. Punkterne var som anført i forslag af 5. november 2015. SAS afviste forslaget. Han ved ikke, hvornår SAS lavede kompensationsaftaler med de andre foreninger. Han ved ikke, hvorfor DPF blev holdt udenfor de afsluttende forhandlinger.

Henrik Thyregod har forklaret blandt andet, at han er kaptajn på korttrute og i 22 år har været ansat hos SAS. Han havde været suppleant og var trådt ind i DPF's bestyrelse kort tid før det nye bestyrelsesvalg i sommeren 2015. Forinden havde han i fire år været foreningens arbejdstidspecialist.

Det fremgik af implementeringsbilaget af 31. marts 2015, at tjenestegøringsbestemmelserne i overenskomstens § 5 i september 2015 skulle implementeres i deres helhed, således at f.eks. bortfald af kvartalsweekendfri var betinget af indførelsen af det nye weekend request-system. Dette henviser til overenskomsten § 5, stk. 7, litra d og e om weekendfri. Ved kvartalsweekendfri efter den gamle overenskomsts afsnit 6.1.9, arbejdede piloten de fleste weekender, men havde en weekend fri i hver måned. Systemet var indrettet sådan, at der kunne gå næsten to måneder imellem en friweekend, da SAS bestemte, hvornår friweekenden lå. Piloten havde herudover ret til en fjerde friweekend i kvartalet.

Med den nye overenskomst blev der indført et system, hvor piloten kan "requeste" fri forudsat, at der er plads til det. Systemet betyder til gengæld, at piloten mister sin fjerde friweekend pr. kvartal. Det var meningen, at de to ordninger skulle gå lige op mod hinanden. Det gælder om at være ude i god tid, hvis man skal bidde på en weekendfri, da der skal biddes 2 måneder og 10 dage forud. Han har prøvet det nye weekend request-system. Systemet kom først op at køre den 5. januar 2016 og fungerede da ikke korrekt. Den første weekend, som det var muligt at requeste fri, var den 26. og 27. marts 2016. De nye regler er således ikke reelt implementeret for januar, februar og marts måned. Det er kun muligt at requeste fri i en weekend pr. måned. Ligger weekenden hen over et månedsskifte, styrer søndagen, hvilken



måned weekenden hører til, men systemet kunne ikke fra starten håndtere denne regel, hvorfor en af hans requests om weekendfri i april 2016 fejlagtigt blev afvist. Han har flere gange talt med SAS ved Hans-Christian Horst om, at systemet ikke fungerede, og sendte den 5. januar 2016 en mail om, at systemet havde fejlaftvist en request. Hans-Christian Horst var enig i, at der var fejl i systemet, og SAS har manuelt forsøgt at rette op på fejlene.

Det er ikke korrekt, når SAS oplyser, at den trinvis implementering for perioden fra oktober 2015 til januar 2016 er sket på afbalanceret vis. SAS har først indført alle de dele i den nye overenskomst, som gav dem. Dette kunne øjensynligt gøres uden, at det gav anledning til IT-mæssige problemer. Eksempelvis var det en del af den nye overenskomst, at piloten kunne flyve til San Francisco med blot en enkelt overnatning på destinationen, hvilket er en hård belastning for piloten. Det var aftalt, at der skulle ske kompensation med fire fridage, når piloten skiftede imellem at flyve fra øst til vest eller omvendt, men i visse tilfælde har piloten ikke fået denne kompensation. Det er hans opfattelse, at det ikke er korrekt, at det var IT-problemer, som umuliggjorde implementering i sin helhed. SAS valgte bevidst at implementere overenskomstens § 5 trinvist, fordi der var for få piloter. Piloterne kunne flyve mere, når SAS først implementerede alle de dele af overenskomsten, der var til ugunst for piloterne. For ganske nylig har SAS meddelt, at det ikke er muligt at lægge de krævede ferier ud på grund af manglende kapacitet.

Der gælder ifølge den nye overenskomst en 12-timers regel for shorthaul, jf. § 5, stk. 9, litra h. Reglen er en stor fordel for piloten, da den sikrer, at der ikke vendes om på nat og dag. Dette har også en sikkerhedsmæssig betydning. SAS's system begyndte dog at lave tilkaldevagt på den sidste P-dag, hvilket betød at 12-timers reglen ikke gjaldt. Han har talt med SAS om det, som mente, at dette var tilladt. Efter hans opfattelse, viser SAS's ageren med hensyn til 12-timers reglen, at SAS ønskede at tage alle fordelene ved den overenskomst, fordi der var for lidt pilotkapacitet.

DPF's bestyrelse drøftede mulighederne for at opnå et forlig om kompensation med SAS. Forligsmulighederne blev også drøftet med de øvrige skandinaviske pilotforeninger, og der blev lavet et fælles oplæg til SAS. DPF havde et par krav til SAS, som de andre foreninger ikke havde, da foreningernes overenskomster er forskellige, og DPF's overenskomst i visse henseender er den dårligste. De ekstra krav, som DPF havde, er punkt ni og ti i



forligsforslaget af 5. november 2015. F3-dage har ingen værdi for piloterne, da det ikke er muligt at få dem udlagt i praksis.

Ulrich Østergaard har forklaret blandt andet, at han siden 1997 har arbejdet som pilot på både longhaul og shorthaul. Han er bestyrelsens arbejdstidsekspert, herunder i relation til tjenestegøringsreglerne på longhaul. Tidligere var han direktør i en IT-virksomhed.

Longhaul giver særlige udfordringer for en pilot på grund af tidsforskellen, og det er afgørende, at piloten har tid til at restituere. Dette gør sig særligt gældende, når piloten skifter mellem flyvninger østpå og vestpå. En longhaul-pilot vil i praksis have mindst ca. 15 fridage om måneden som følge af lovgivningens hviletidsreglerne. Normalt har longhaul-piloter en eller to overnatninger på destinationen.

SAS må allerede i foråret 2015 have været klar over, at der ville være pilotmangel, medmindre der blev tilført flere ressourcer. Der skulle ske ekspansion, og et ekstra fly kræver mindst 21 piloter. Omkostningerne herved er ca. 10 mio. kr. Ressourcerne til at foretage flyvningerne skulle komme fra sommer 2015-programmet, hvilket formentlig ikke ville være muligt for SAS. Det er det rene opspind, at SAS's manglende implementering skyldes IT-problemer, og der blev ikke foretaget en eneste ændring i crew-systemet i den omhandlede periode. Det var afgørende for DPF, at implementering af de nye tjenestegøringsbestemmelser skete i sin helhed.

I september 2015 blev der indført singleslipping for Hongkong og Shanghai, hvilket var nyt i forhold til Den Grønne Bog. Singleslipping indebærer en besparelse for SAS, da der overnatter færre piloter på destinationen. SAS har tidligere kørt med singleslipping, og SAS skulle således ikke foretage nogen egentlig implementering for at indføre dette. Der blev udgivet roster med singleslipping den 16. august 2015. Singleslipping ramte DPF hårdere end de andre pilotforeninger, da det mest er danske piloter, som foretager disse flyvninger. Der var i første omgang ikke nogen kompensation herfor. SAS tilbød F3 som kompensation, men burde have kompenseret med FX-dage, da F3 blev bortforhandlet med den nye overenskomst. FX-dage er mere værd end F3-dage og kan omsættes til pengebeløb. SAS implementerede ikke samtidig fire fridage mellem øst- og vest-flyvninger eller bidding på weekendfri, men disse fordele for piloterne blev implementeret som det sidste.



I oktober 2015 blev 12 timers-reglen i den nye overenskomst indført. Reglen gælder for P-dage, der overstiger 4. SAS har i praksis fjernet reglens positive værdi for piloten, da der skemalægges tilkaldevagt på den sidste P-dag. Reglen har kun effekt for shorthaul. SAS indførte en fast gruppe for longhaul, men denne er uden værdi, da ingen piloter søger den.

I december 2015 indførte SAS reglen om, at skulle være fire dage, som ikke var P-dage, mellem lange øst- og vestflyvninger. Det skulle være en forbedring for longhaul-piloter, men en del blev i praksis ikke tildelt de fire dage. SAS indførte samtidigt 72-timers reglen, som betød, at der kun 2 ½ dages fri efter en overseas-flyvning, hvilket var en klar ulempe for piloterne.

Først i januar 2016 indførte SAS FX-dage som kompensation for produktion på en fridag, men det skete på en måde, som i praksis ikke indebar de forudsatte fordele. Det blev i januar muligt at bidde på weekendfri, men det har først reel virkning fra marts 2016.

De danske piloter blev frustrerede over, at de andre skandinaviske pilotforeninger tog imod kompensation fra SAS. SAS afslog det kompensationsforslag, som DPF kom med. Forslaget indeholdt F3S, som piloten selv har indflydelse på, hvornår lægges ud. SAS har haft store besparelser ved den trinvis implementering og havde i 2015 et stort overskud. Besparelserne på den trinvis implementering er efter hans opfattelse i alt ca. 10 mio. kr. De estimerer, som DPF har lavet over SAS's fortjeneste ved trinvis implementering, er korrekte inden for ca. 10 %. SAS har bekræftet beregningerne på hotel og per diem ved singleslipping for Shanghai og Hongkong. Det er ikke korrekt, at der kun skal regnes med besparelse i forhold til 2,57 piloter i stedet for tre. Der skal altid være tre piloter, da der altid skal en hel besætning hjem. I modsat fald vil der skulle ske passiv overførsel af besætning, hvilket ikke er en realistisk mulighed. En station med singleslipping vil således give 21 overnatninger pr. uge i stedet for 42 for dobbeltslipping. Det er uden betydning for DPF, at SAS's besparelse evt. måtte være formindsket af den kompensation, som SAS har givet de norske og svenske piloter. SAS har gjort gældende, at udlæg af F3-dage ikke er nogen reel omkostning for SAS, hvilket netop viser, at den kompensation, som DPF blev tilbudt, var uden reel værdi. Det er således ikke korrekt, når SAS har oplyst, at der var fridage ”i banken”. Piloten arbejder i faste rammer med bestemte fridage, og gennemsnitspiloten kan derfor kun producere 150 dage om året og ikke de 190, som SAS beregner ledige dage ud fra. Der er derfor reelt ingen dage i banken. SAS købte da også en lang række fridage i slutningen af 2015. Herudover undlod SAS at udlægge



en lang række feriedage til piloterne. Det store opkøb af fridage er med til at understrege den ressourcemangel hos SAS, som formentlig er årsagen til, at SAS valgte at se stort på implementeringsaftalen.

Eivind Bjurstrøm har forklaret blandt andet, at han er Vice president og Head of Crew Development and Resource Planning hos SAS.

Han deltog i overenskomstforhandlingerne med DPF. De var enighed om, at der ønskedes en samlet implementering af tjenestegøringsbestemmelserne. Aftalen skulle så vidt muligt implementeres i september 2015. Overenskomsterne med de skandinaviske pilotforeninger blev forhandlet enkeltvis, og den sidste overenskomst kom på plads i maj 2015. Der var ens implementeringsaftaler for alle de skandinaviske pilotforeninger. I juni 2015 stod det klart, at der som følge af IT-problemer ville være vanskeligheder med at implementere den nye overenskomst i september 2015. Arbejdet med den IT-mæssige implementering var blevet lagt ud til en ny leverandør. Den nye overenskomst indebar væsentligt flere ændringer i systemet end normalt ved ny overenskomst. SAS havde fået et tilbud fra IT-leverandøren efter indgåelsen af overenskomsterne. Det viste sig, at der var en betydelig risiko ved at indføre ændringerne på én gang. Desuden var der kun kort tid til at indføre ændringerne. Dette problem burde måske have været overvejet fra SAS's side allerede, da implementeringsaftalerne blev indgået med pilotforeningerne. Det er SAS's risiko, at IT-leverandøren ikke kunne levere. Det havde været muligt for SAS at undgå trinvis implementering ved helt at undlade iværksættelse af de nye tjenestegøringsregler. SAS havde imidlertid indgået hotelaftaler for longhaul-ruterne allerede i marts 2015, og flyvningerne var planlagt, hvorefter det herefter ville medføre en omkostning for SAS, hvis man ikke kunne implementere singleslipping som forudsat ved den nye overenskomst.

Han gjorde pilotforeningerne opmærksomme på IT-problemerne ved sin mail af 30. juni 2015. Carsten Hansen havde den 29. juni 2015 lavet den medsendte implementeringsplan. Han havde drøftet med planen med Carsten Hansen, og de var enige om, at implementeringsplanen skulle være udtryk for en afbalanceret løsning. De elementer, som blev foreslået udskudt, var de dele, som var IT-mæssigt mest komplicerede, og som derfor var mest risikable at gennemføre i lyset af den manglende kapacitet hos IT-leverandøren. Der kom ikke noget svar fra DPF. Han kan ikke sige, hvorfor han ikke angav en svarfrist. Den 5. juli 2015 skrev han igen til blandt andre DPF, men fik stadig ikke svar fra DPF på sin



henvendelse. Han holdt den 20. august 2015 et møde med DPF, men tog ikke emnet op, da mødet havde andet formål. Han havde i løbet af sommeren flere gange kontakt med DPF om andre sager og havde regnet med at få en tilbagemelding omkring implementeringsplanen, hvis der var problemer. Han har ikke været i tvivl om, at intentionen var, at implementering af tjenestegøringsbestemmelserne skulle ske i sin helhed, for at overenskomstens enkelte punkter balancerede. Han troede dog, at det var i orden, at implementering skete trinvist, da han flere gange havde bedt pilotforeningerne om tilbagemeldinger uden at modtage svar. Han regnede ikke med, at den trinvise implementering ville give problemer, da SAS havde lagt en god plan, som man forventede, at DPF også ville finde tilfredsstillende. Han kender DPF's procedurer og ved, at bestyrelsen skal godkende avsteg. Han anså ikke umiddelbart trinvis implementering som en fravigelse af overenskomstens tjenestegøringsregler, da det blot var et spørgsmål om, hvornår de enkelte bestemmelser blev iværksat.

Da han sendte mailen af 28. august 2015 til pilotforeningerne, havde SAS implementeret singleslipping uden at få tilbagemeldinger fra foreningerne. Singleslipping blev indført som følge af SAS's ekspansion. Han modtog den 28. august 2015 en mail fra NSF's formand Jens Lippestad, hvori NSF anførte, at implementeringsplanen var et brud på overenskomsten. Der blev afholdt et møde med NSF som følge heraf. Han husker ikke, om de svenske piloter også gjorde gældende, at der var tale om overenskomstbrud. Det var ikke hans opfattelse, at der forelå overenskomstbrud i relation til DPF, da DPF ikke havde henvendt sig til SAS med indsigelser imod den reviderede implementeringsplan. Der blev afholdt møde med den norske pilotforening den 1. september 2015, hvor der blev drøftet kompensation.

Den 15. september 2015 skrev han til alle pilotforeningerne, at SAS var nødt til at iværksætte implementering af hensyn til udarbejdelse af roster. Rosteren for september 2015 blev udsendt den 16. august 2015, og der blev udsendt information til alle piloterne om trinvis implementering. Arbejdet med at få rosteren klar startede i slutningen af juni måned. Den 15. september 2015 modtog SAS en skrivelse fra NSF ved Jens Lippestad, og der blev indledt forhandlinger om trinvis implementering og kompensation med de norske og svenske pilotforeninger, som havde taget initiativ hertil. Han forstod Jens Lippestads mail således, at NSF "tog ansvar for DPF", og at når der ikke pt. var nogle yderligere indsigelser fra DPF, kunne man godt gå videre med forhandlingerne. Det var derfor, at SAS fortsatte drøftelserne om kompensation for den trinvise implementering med de svenske og norske pilotforeninger uden at inddrage DPF.



Den 14. oktober 2015 blev der afholdt et møde mellem SAS og DPF uden, at der blev opnået enighed. Forhandlingerne med de svenske og norske piloter gik på de otte første punkter anført i skrivelse af 5. november 2015. Jens Lippestads mail af 5. november 2015 indeholdt to yderligere punkter, som ikke vedrørte kompensation for implementeringsplanen. De to nye punkter stammede fra DPF. Mailen var på vegne af alle pilotforeningerne. SAS kunne ikke acceptere de to nye punkter, hvilket SAS meddelte den 13. november 2015. SAS fortsatte trods den manglende enighed med implementeringen, da implementeringen ikke kunne stoppes halvvejs, efter at der var lagt roster efter de nye tjenestegøringsregler for efteråret 2015 inklusive friweekender. Det endte med, at SAS den 18. november 2015 indgik aftale med de norske og svenske pilotforeninger om punkterne 1-8. DPF havde mulighed for at indgå samme kompensationsaftale. SAS havde i regnskabsåret 2015 et overskud før skat på ca. 1,2 mia. kr.

Ekspansionen blev besluttet sidst i 2014 og skulle omfatte tre leasede fly. SAS havde det fornødne mandskab til at gennemføre ekspansionen og havde i en lang periode rekrutteret mest muligt. Der var piloter nok til at gennemføre longhaul på efterårsprogrammet 2015. SAS køber hele tiden fridage af piloterne af varierende årsager, så det havde intet med ekspansionen at gøre, at man også gjorde det i efteråret 2015. I efteråret 2015 måtte SAS købe fridage på grund af omskolinger.

Carsten Hansen har forklaret blandt andet, at han arbejder i SAS's planlægningsafdeling og blandt andet har deltaget i overenskomstforhandlingerne med pilotforeningerne.

Overenskomsterne for de danske, norske og svenske piloter er overordnet ens, men har forskellige detaljer i relation til f.eks. shorthaul.

Under overenskomstforhandlingerne i foråret 2015 blev implementeringen drøftet med SAS's interne IT-afdeling, som mente, at det var muligt at implementere ændringerne som aftalt. De overså imidlertid, at der skulle fjernes en række ting fra systemet, som relaterede sig til Den Grønne Bog. Det burde sikkert have været forudset, hvis SAS havde gjort mere, mens overenskomstforhandlingerne pågik. Det var en ekstern leverandør, som skulle levere arbejdet. Den eksterne leverandør manglede folk til at programmere, og det var derfor ikke muligt for SAS at købe flere arbejdstimer. SAS havde heller ikke mulighed for at antage et andet selskab til at lave IT-arbejdet, da outsourcingen ville være en lang proces. Han ved ikke,



hvornår der blev indgået kontrakt med IT-leverandøren, eller hvornår leverandør gik i gang med opgaven. IT-leverandøren meddelte i midten af juni 2015, at implementering i sin helhed ikke var muligt pr. 1. september 2015. SAS var på det tidspunkt allerede i gang med planlægning af efterårsflyvningerne havde forhandlet hotelaftaler på de nye destinationer. Hotelforhandlingerne foregik i perioden fra marts til maj 2015. Der ville være udgifter forbundet med senere at ændre hotelaftalerne, da der var booket værelser. Prisen for en overnatning i Hongkong er ca. 1.000 kr., mens en overnatning i Shanghai koster ca. 510-520 kr.

Den 30. juni og 5. juli 2015 meddelte SAS pilotforeningerne, at implementeringen måtte ske trinvist. SAS hørte dog først noget i august og da kun fra de svenske og norske piloter. Beslutningen om trinvis implementering blev truffet endeligt i august 2015, da der måtte udarbejdes roster for september 2015. Det var ikke muligt at udskyde en samlet implementering af tjenestegøringsbestemmelserne, da budgetter, skoleplan for uddannelse af piloter m.v. på det tidspunkt allerede var lagt ud fra den forventede implementering. En udskydelse af implementeringen ville have f.eks. medført, at SAS måtte ændre den planlagte ferie for 1.500 piloter. Singleslippning blev sat i gang i september 2015, da iværksættelsen heraf ikke krævede ny programmering. Det var ikke muligt at lægge en kompensation ind for singleslippning i september, da dette ville kræve programmering.

Han har holdt møder med DPF i perioden fra den 30. juni til den 28. august 2015, men har ikke rykket for svar. Han talte med DPF om implementering, men de har ikke talt om den trinvis implementering. Den 28. august 2015 sendte SAS implementeringsplanen ud. Planen forsøgte at skabe en balanceret implementering og tilgodeså ikke ensidigt SAS's behov. Planen blev lavet, så den i mindst muligt omfang ville påvirke blandt andet allerede tildelt ferie. Den 6. september 2015 sendte han en mail til den norske pilotforening omkring kompensation for trinvis implementering, og som mailen viser, var man i en reel dialog om en løsning. SAS opfattede det sådan, at de andre pilotforeninger ville have mulighed for samme kompensation. Den 10. september 2015 sendte han en mail til både NSF, SPF og SNF med et nyt kompensationsforslag efter at have fået afslag på det første. På det tidspunkt havde SAS ikke hørt tilbage fra DPF. DPF fik derfor ikke tilsendt et revideret kompensationsforslag. Det var først, da han modtog mailen af 15. september 2015 fra Jens Lippestad, at han blev opmærksom på, at DPF ikke var enig med de andre foreninger. Han havde ikke før dette tidspunkt været i kontakt med nogen fra DPF omkring den trinvis implementering. SAS



måtte uanset tilbagemeldingen fra Jens Lippestad gå videre med implementeringsplanen og informere piloterne, idet rosteren for oktober skulle udsendes den 16. september 2015. Den 16. september 2015 modtog han en mail fra DPF ved René Arpe, som tilkendegav, at foreningen ikke var enig i den trinvise implementering. Der blev herefter forhandlet sideløbende med alle pilotforeningerne om kompensation. I november 2015 blev der opnået enighed om kompensation med de norske og svenske piloter.

Den trinvise implementering har ikke medført nogen betydelig økonomisk fordel for SAS andet end omkostningerne til hotel og per diem ved singleslipping, og de svenske og norske piloter blev kompenseret for evt. manglende frihed, som fulgte af den trinvise implementering, ved supplerende frihed det følgende år. Singleslipping indebar herudover ikke en besparelse, da en pilot har en maksimumsproduktion og derfor blot ikke kunne bruges andre dage. SAS har ikke sparet 2,2 mio. kr. på punkterne 1-4 i SAS's meddelelse af 3. december 2015. Ligeledes har SAS ikke sparet 719.000 kr. på punkt 5 i meddelelsen. Piloten kan blot requeste F3-dage, og dagene udgør ikke nogen reel udgift for SAS. Der er mange ekstra fridage i systemet, som vil kunne udlægges. En F3-dag bliver kun til en udgift, hvis piloten sælger den tilbage til SAS, men det er der få piloter, som gør. Piloterne vil hellere have dagene ”i banken”. Hvis en pilot fratræder, bliver F3 afregnet og vil i så fald være en omkostning for SAS. F3 relaterer sig til Den Grønne Bog, men anvendes fortsat i systemet. Man kan ikke sætte lighedstegn mellem en F3-dag og en FX-dag. SAS har ikke haft besparelser på IT og planning som følge af den trinvise implementering, da SAS uagtet forsinkelserne måtte betale samme sum til IT-leverandøren. SAS har haft en reel besparelse på hotel og per diem på ca. 379.000 kr. Den senere indførelse af de fire dage mellem øst- og vestflyvninger har ikke medført en besparelse, da dagene kunne bemannes via tildeling af en række ekstra fridage. Dette gælder i relation til alle de skandinaviske piloter. Det nye weekendfri request-system blev åbnet den 27. december 2015. Der var nogle fejl i systemet, men disse blev rettet inden for ti dage. Piloterne blev orienteret om, at SAS var i færd med at rette fejlene. Problemerne har ikke indebåret nogen økonomisk fordel for SAS. Piloterne er ikke gået glip af noget som følge af fejlene, eftersom SAS kunne håndtere situationen manuelt. Det er korrekt, at der ikke kan requestes weekendfri før i marts 2016, men implementeringen af det nye system er afsluttet. Den kompensation, som blev givet til de svenske og norske piloter, modsvarer ikke en reel besparelse hos SAS, bortset fra udgifterne til hotel og per diem. DPF har tilbud om at få samme kompensation som de andre pilotforeninger. SAS var villig til at give kompensation, selvom SAS ikke havde haft



besparelser, da det havde medført ulemper for piloterne i relation til f.eks. planlægning af fridage. DPF's beregninger af kompensationen tager ikke højde for de fordele, som piloterne fik indført, herunder navnlig 12-timers reglen, som kostede SAS en del.

SAS købte i den sidste del af 2015 en lang række fridage som følge af blandt andet et markant øget sygefravær og et voldsomt snevejr i New York. Planlægning sker ud fra en teoretisk roster. Når rosteren udgives, er planen reel, og de ekstra fridage er tildelt. Skal der bruges flere dage, må SAS derfor ud og købe disse. Det er ikke et udtryk for ressourcemangel, at SAS køber dage, da det f.eks. kan skyldes sygefravær. Nogle gange trækker SAS på standby i stedet for at købe dage, men det er af hensyn til planlægningen og pilotens arbejdstider ikke altid muligt.

Parternes argumentation

Klager har navnlig anført, at det overenskomstbrud, som SAS har erkendt at have begået ved ikke at have implementeret tjenestegøringsreglerne i § 5 samlet, fortsat er i gang, eftersom det nye weekend-request system kun formelt var indført pr. 1. januar 2016, men reelt ikke giver mulighed for at "requeste" før i marts 2016. Overenskomstbruddet har således nu stået på i mere end 5 måneder.

SAS's overenskomstbrud er sket forsætligt, idet kravet om samlet implementering er utvetydigt, og idet SAS skrev til DPF om behovet for trinvis implementering lige op til ferietiden, hvor man ikke kunne regne med svar, selv om man var fuldt bekendt med, at DPF's bestyrelse skulle acceptere fravigelser af overenskomsten. Endvidere udsendte SAS roster midt i august 2015 og iværksatte dermed reelt den trinvis implementering uanset manglende accept.

SAS har endvidere handlet i strid med ledelsesretten, idet SAS sendte mailen af 15. september 2015 til piloterne med beskrivelse af den nærmere gennemførelse af trinvis implementering uden at have noget grundlag for at tro, at DPF ville acceptere en fravigelse på disse vilkår. Eventuelle kapacitetsproblemer hos det firma, der skulle stå for de nødvendige IT-leverancer til SAS, fritager ikke SAS for ansvaret for at overholde overenskomstvilkårene, og i øvrigt er der ikke dokumentation for de påberåbte leveringsproblemer.

Den trinvis implementering har samlet set medført betydelige ulemper for piloterne, navnlig på grund af indførelsen af singleslipping fra september 2015.

Den trinvis implementering må omvendt have medført store besparelser for SAS, idet det derved blev muligt at indkassere en gevinst på at beflyve nye ruter til Shanghai og Hongkong,



fordi man indførte single slipping og dermed kunne dække ruterne uden at have uddannet tilstrækkeligt mange nye longhaul-piloter. Ifølge DPF's egen vurdering har SAS i alt haft en økonomisk gevinst på mere end 10 mio. kr. ved den trinvise implementering.

Der er ingen undskyldende omstændigheder, idet SAS dels burde have forudset situationen, dels blot kunne have ventet med at implementere tjenestegøringsreglerne, indtil det var muligt at gøre det samlet.

Der bør fastsættes en bod, som afspejler SAS's størrelse, og som inddrager den gevinst, SAS skønnes at have haft ved overenskomstbruddet.

DPF har til brug for sagen endvidere fremlagt et notat om virkningen af den trinvise implementering, hvori er anført bl.a.:

”Konsekvens september:

a) Single slip Shanghai og Hongkong sparer SAS for en layover day ifht. Grøn bog og en fridag ift. prøveaftale.

SAS tilbyder kompensation på en F3 dag med en værdi på 5,92% af månedsløn frem til 1. december. (Det er SAS valg at indførelse af 4 dage øst/vest i december kan kompensere for dette tab for piloterne.)

(Ifht. ny aftale har DPF ingen regler omkring F3 dage mere, så SAS burde have kompenseret med FX (14%)).

(SAS kompenserer ikke DPF piloterne iht. NSF/SPF forlig.)

b. SAS indfører ikke FX som kompensation for produktion på fridag ifm. forsinkelse og mødeaktivitet mm.

”Dette til trods for, at der ikke er nogen IT komplikationer til hinder for dette”

c. SAS indfører ikke weekendfri request system.

Konsekvens oktober:

...hævder Carsten Hansen, at følgende forbedringer skulle udligne forringelsen:

a. 12 timers regel indføres som forbedring på short haul.

”Denne regel gjelder for planlagte produktionsdager som overstiger 3 (4 for DPF), som avsluttes med flyvetjeneste på siste dag, og som er omgitt av fritidsperioder”

Reglen er altså forringet for DPF ift. de andre foreninger.

”SAS udlægger STBY på sistedagen, hvilket yderligere totalt fjerner den positive effekt af reglen”

”Reglen har ingen effekt på de som belastes i long haul segmentet.”

b. Fast gruppe long haul

”SAS ser gruppen som en forbedring, men der ingen piloter der søger den, da den giver mere arbejde end deltidsgraden berettiger, mindre ferie og mindre kompensation på fridage.



Derudover ønsker SAS, at de kan forskyde gruppen en gang om måneden, hvorved forudsigeligheden forsvinder.”

”Reglen har ingen positiv effekt, da stort set ingen søger den, og den har ingen effekt på dem, som arbejder fuldtid, og som belastes i long haul segmentet.”

c. Single slip Shanghai og Hongkong sparer SAS for en layover day ift. Grøn bog og en fridag ift. prøveaftale.

d. SAS indfører stadig ikke FX som kompensation for produktion på fridag ifm. forsinkelse og mødeaktivitet mm.

e. SAS indfører ikke weekendfri request system.

Konsekvens november:

a. Single slip Shanghai og Hongkong sparer SAS for en layover day ift. Grøn bog og en fridag ift. prøveaftale.

b. SAS indfører ikke FX som kompensation for produktion på fridag ifm. forsinkelse og mødeaktivitet mm., selv om de ikke burde have IT issues med dette. (Det indføres først fra 1 januar)

c. SAS indfører ikke weekendfri request system.

Konsekvens december:

a. SAS indfører 4 dage mellem øst/vest.

(Det er i princippet første forbedring, der bliver indført for long haul segmentet.)

”Der er dog en del, som ikke tildeles de 4 dage, selv om SAS hævder, at den er indført.”

”SAS kan undgå denne regel ved at schedulere piloten konsekvent i samme retning.”

b. SAS indfører 72 timers regel.

”SAS skriver, at a og b herover skal udligne hinanden, men bruger samtidigt 4 dage øst/vest reglen til at fjerne kompensation for single slip Shanghai og Hongkong indført i september.”

c. SAS indfører max flyvetid 2 piloter.

(Max. flyvetid 2 piloter har ingen reel effekt for CPH piloter på det tidspunkt, hvor det indføres.)

d. SAS indfører bedre varsel af blanke dage i ugen mellem jul og nytår.

”Reglen har stort set ingen effekt, da blanke dage udelukkende er noget, SAS benytter, når de allerede har dækket produktionen, så SAS behøver ikke udlægge BL i første omgang.”

e. SAS indfører stadig ikke FX som kompensation for produktion på fridag ifm. forsinkelse, mødeaktivitet mm.

f. SAS indføre ikke weekendfri request system.



Konsekvens januar:

- a. SAS indfører FX som kompensation for produktion på fridag ifm. forsinkelse, mødeaktivitet mm.
- b. SAS indfører single slip på USWC.

Konsekvens februar/marts:

- a. SAS indfører weekend request system i januar, men det har først virkning fra 6. marts”

Indklagede har navnlig anført, at parternes intention var, at tjenestegøringsreglerne i den nye overenskomsts § 5 skulle implementeres både samlet og snarest muligt, men det viste sig umuligt for SAS at leve op til denne intention.

Den samlede implementering er gennemført pr. 1. januar 2016, idet det afgørende er, at det pågældende regelsæt er implementeret, mens det er uden betydning, at der i begyndelsen var nogle problemer af teknisk art med at få det nye system til at virke.

SAS har ikke handlet forsætligt, idet man ønskede at overholde implementeringsbilaget.

Årsagen til, at man ikke kunne opfylde intentionen vedrørende ikrafttrædelsestidspunkt var kapacitetsproblemerne hos IT-leverandøren sammenholdt med den planlægning af efterårets flyvninger, der allerede havde fundet sted, og SAS blev først i juni 2015 klar over, at det ikke ville være muligt at opfylde intentionen om en samlet implementering pr. 1. september.

Da SAS blev klar over problemet, rettede man straks henvendelse til de respektive pilotforeninger og efterspurgte indspil til en løsning, og SAS fremlagde selv forslag, som man mente var afbalancerede og tog hensyn til begge parter. Mens de øvrige pilotforeninger reagerede på henvendelsen, forholdt DPF sig tavs trods henvendelsens karakter. Da SAS sendte den fornyede henvendelse i slutningen af august 2015, havde DPF's da afgående bestyrelse endda besluttet ikke at besvare henvendelsen, men afvente, at en ny bestyrelse tiltrådte midt i september 2015, hvilket var illoyalt over for SAS, hvis man ikke var indstillet på at finde en løsning. Det var ikke muligt for SAS at vente så længe med at iværksætte en løsning.

SAS har ikke handlet i strid med ledelsesretten over for de enkelte piloter.

SAS har under forhandlingerne i efteråret 2015 tilbudt den samme kompensation til DPF's medlemmer, som de øvrige landes pilotforeninger endte med at acceptere. DPF har ikke dokumenteret, at den trinvise implementering har medført væsentlige ulemper for piloterne, og efter et langvarigt forhandlingsforløb med drøftelser om konkrete kompensationsløsninger



kan man ikke efterfølgende pludselig hævde, at der har været tale om markant større ulemper. Ulempene ved, at weekend-request ikke fungerede korrekt fra starten, var ikke særlig store, idet medarbejderne blot skulle advisere SAS herom, hvorefter problemet kunne løses manuelt. Den trinvise implementering var afbalanceret og tog hensyn til begge parter. SAS har ikke haft anden besparelse som følge af den trinvise implementering end besparelser på hotelovernatninger og ”pr. diem”, som udgør i alt ca. 379.000 kr. SAS manglede ikke piloter.

SAS har til brug for sagen endvidere fremlagt et notat om virkningen af den trinvise implementering, hvori er anført bl.a.:

”1. I september innførte vi en lokal natt hvile på alle intercont destinasjoner med unntak av San Francisco, før retur til Skandiavia.

I den gamle avtalen hadde vi en avtal om to lokale netter hvile i San Francisco, Hong Kong og Shanghai på vinterhalvåret, før retur til Skandinavia.

Piloten har altså fått eet døgn kortere opphold i Hong Kong og Shanghai før returen hjem. For dette har alle piloter som har vært utsatt for dette fått en F3 dag (en fridag som kan requestes på annet tidspunkt) pr tilfelle i kompensasjon.

2. I oktober innførte vi 2 regler:

a. Den såkalte ”12 timers regel” som er en regel som begrenser den tid SAS kan benytte piloten på hans arbeidsdag. Det skal gå max 12 timer fra start første dag i en arbeidsperiode på 5 dager til slutt siste dag. Dvs hvis start kl. 06:00 på mandag skal slutt senest være kl 18 fredag.

I gammel avtale var dette ikke regulert. Dvs at start kunne være 01:00 på mandag, og slutt kunne være 23:55 på fredag. Dette er altså en klar forbedring for piloten.

b. Piloter som flyr Long Haul har alltid måttet jobbe i Variabel Gruppe. Dvs at arbeidsdager og fridager ikke er kjent for piloten før den 16 i mnd før aktuell mnd.

I oktober innførte vi for første gang Fast Gruppe for denne gruppe piloter. Dvs at arbeidsdager og fridager er kjent så lang frem piloten orker å telle. Dette er en helt frivillig gruppe som piloten aktivt må ønske for å få tildelt. Dette er altså en frivillig ordning og i tillegg en forbedring.

3. I desember innførte vi 4 regler:

a. Vi innførte 4 fridager mellom Intercontflyvninger som vendte fra øst til vest eller motsatt. Dvs at hvis piloten flyr til New York, og neste tur går til Peking skal det ligge 4 fridager mellom disse to turer.

I gammel avtale fantes ingen slik regel. Der var minimum antall fridager mellom to turer 3. Dvs at denne regel er en vesentlig forbedring.

b. Vi innførte muligheten for 72 hrs fritid mellom to turer.

I gammel avtale var minimum fritid 3 døgn, som i og for seg er 72 hrs, men effekten af 72 hrs er at det i realiteten kan inneholde kun 2 hele døgn med de resterende timer omkringliggende. Eks: Avslutter piloten sin duty kl. 08:00 mandag kan han starte sin duty igjen kl. 08:00 torsdag. I gammel avtale kunne han i dette tilfellet ikke starte sin duty før fredag. Dette er en forringelse ift gammel avtale, men pkt a og b er ment å balansere hverandre.

c. Vi innførte nye regler for hvor langt vi kan fly med kun 2 piloter i cocpit. Disse reglene har dog ingen effekt da den eneste flight dette hadde fått virkning for flys av Private Air på wet lease for SAS.



d. Vi innførte nye Blank dag regler. Blank dag er en arbejdsdag som ikke er planlagt med produksjob. Dvs den er ukjent for piloten. I gammel avtale hadde piloten krav på å få vite hvad han skulle gjøre på denne dagen kl. 18:00 dagen før. Hvis ikke fikk han fri. Nå endrer vi dette slik at piloten får beskjed hele 7 dager før hvis han har blank dag i julehøytiden (24. desember – 01. januar). Denne regel innfører vi kun for at piloten skal få den positive effekten av dette julen 2015, og ikke ført julen 2016. Altså en klar forbedring for piloten.”

Arbejdsrettens begrundelse og resultat

Det fremgår af overenskomstens implementeringsbilag, at implementering af reglerne i overenskomstens § 5 om tjenesteperioder, schedulering og arbejdstid skulle ske pr. 1. september 2015 eller snarest muligt derefter, og at § 5 skulle implementeres i sin helhed. Indklagede har for Arbejdsretten ikke bestridt, at det var i strid med implementeringsbilaget, at SAS pr. 1. september 2015 uden DPFs accept iværksatte en trinvis implementering af reglerne i overenskomstens § 5, således at bestemmelsen ikke blev implementeret i sin helhed.

Alle regler i § 5 er sat i kraft fra januar 2016, og Arbejdsretten finder, at det ikke udgjorde et fortsat overenskomstbrud herefter, at piloternes brug af de særlige regler om weekend-request af tekniske grunde ikke har kunnet ske digitalt i en periode, og at det i praksis først har været muligt for piloterne at ”bidde” friweekender til afholdelse fra marts 2016 med det nye system.

Arbejdsretten tager herefter klagers påstand 1 til følge, mens indklagede frifindes for påstand 2 og 3.

Der skal herefter tages stilling til, om SAS skal pålægges en bod for ikke at have overholdt implementeringsbilaget.

Overenskomstbruddet består i, at SAS ikke implementerede reglerne i overenskomstens § 5 på én gang, men trinvis i løbet af efteråret 2015.

Efter implementeringsbilaget skulle § 5 implementeres den 1. september 2015 eller snarest muligt derefter. Den trinvis implementering opfyldte således intentionen om, at de nye regler om tjenesteperioder, schedulering og arbejdstid skulle sættes i kraft så hurtigt som muligt, men indebar som nævnt samtidig, at kravet om en samlet implementering ikke blev opfyldt.



Overenskomsten mellem SAS og Dansk Pilotforening samt implementeringsbilaget blev indgået den 31. marts 2015, og SAS indgik efterfølgende tilsvarende nye overenskomster med den svenske og norske pilotforening. Den 30. juni 2015 rettede SAS henvendelse til pilotforeningerne i de tre lande og oplyste, at man på grund af manglende programmeringskapacitet hos IT-leverandøren ville være nødt til at implementere reglerne i flere trin, og SAS anmodede foreningerne om ”indspil” til et medsendt udkast til implementeringsplan. Den 28. august 2015 fremsendte SAS en implementeringsplan til alle pilotforeningerne, og den norske pilotforening svarede ved mail samme dag, der bl.a. også blev sendt til DPF’s daværende bestyrelsesformand, at man anså trinvis implementering for at være i strid med overenskomsten, og at man bad om en snarlig forhandling med SAS. SAS holdt den 1. september 2015 møde med den norske og svenske pilotforening og fremsendte efterfølgende efter anmodning fra den norske forening et forslag til, hvordan man kunne kompensere piloterne i det omfang, de ikke i 2015 ville få den reduktion i antallet af arbejdsdage, som fulgte af overenskomstens § 5. SAS sendte den 15. september 2015 en mail til den svenske og norske pilotforening, hvori man meddelte, at foreningerne endnu ikke havde svaret på SAS’ seneste kompromisforslag, men at man var nødt til at levere roster til piloterne for den kommende periode og ville gøre dette i overensstemmelse med sit seneste udspil. Umiddelbart efter orienterede SAS piloterne i overensstemmelse hermed. Ved en mail samme dag, der også blev sendt til DPF, meddelte de norske og svenske pilotforeninger SAS, at man ikke kunne acceptere SAS’ fremgangsmåde, samt at man havde været i kontakt med DPF, hvis nye bestyrelse ikke havde behandlet sagen endnu, men var enige med de øvrige i, at SAS’s fremgangsmåde var uacceptabel.

Ved mail af 16. september 2015 til SAS meddelte DPF’s nytiltrådte bestyrelsesformand René Arpe, at man havde modtaget SAS’s forslag til implementeringsplan, men ikke havde taget stilling endnu og derfor forventede, at SAS ville overholde implementeringsbilaget.

Efter bevisførelsen lægger Arbejdsretten til grund, at DPF’s afgående bestyrelse havde besluttet ikke at besvare SAS’s henvendelser, fordi man anså dem for at angå spørgsmål af principiel karakter, som måtte være en sag for den nye bestyrelse, der skulle tiltræde midt i september 2015.

Ved mail af 25. september 2015 til SAS meddelte DPF, at man ikke for nærværende kunne acceptere trinvis implementering.



Efterfølgende var der forhandlinger mellem SAS og de norske, svenske og danske pilotforeninger. Ved mail af 5. november 2015 til SAS fremsendte den norske pilotforening på vegne af alle pilotforeningerne et revideret kompromisforslag med 10 punkter. Ifølge punkt 9 skulle SAS acceptere, at DPF's overenskomst fremover skulle forhandles samtidig med overenskomsterne med de øvrige pilotforeninger, hvis DPF ønskede det. Ifølge punkt 10 skulle SAS anerkende, at de øvrige pilotforeninger havde fået samlet set bedre overenskomster end DPF, og at DPF derfor havde ret til at få specifikke dele af de øvrige pilotforeningers overenskomster indføjet i DPF's overenskomst.

SAS meddelte efterfølgende pilotforeningerne, at man ikke kunne acceptere dette kompromisforslag på grund af punkterne 9 og 10, som man mente var nye og ikke havde noget med den trinvis implementering af de indgåede overenskomster at gøre.

SAS har efterfølgende opnået enighed med de norske og svenske pilotforeninger om en kompensationsløsning.

Efter bevisførelsen lægger Arbejdsretten til grund, at SAS traf beslutning om at rette henvendelse til pilotforeningerne om at iværksætte trinvis implementering, da man efter indgåelsen af de nye overenskomster i foråret 2015 blev klar over, at IT-leverandøren på grund af programmeringsopgavernes karakter og omfang sammenholdt med leverandørens kapacitetsproblemer ikke kunne nå at foretage de systemændringer, som var nødvendige for at sikre, at reglerne i overenskomstens § 5 kunne implementeres samlet pr. 1. september 2015 på en forsvarlig måde, der ikke medførte risiko for store fejl.

Efter bevisførelsen lægger Arbejdsretten endvidere til grund, at det navnlig var af økonomiske og logistiske årsager, at SAS ønskede at løse de IT-mæssige problemer med en trinvis implementering fra den 1. september 2015 frem for at udskyde implementeringen af samtlige regler i § 5, blandt andet fordi man allerede i foråret 2015 var begyndt at planlægge håndteringen af visse ruter ud fra reglerne i de nye overenskomster.

SAS har erkendt, at man som følge af den trinvis implementering i løbet af efteråret 2015 har opnået en besparelse på ”pr. diem” og hoteludgifter på i alt ca. 379.000 kr. Arbejdsretten



finder det ikke godtgjort, at den gennemførte trinvise implementering som anført af klager herudover har medført betydelige økonomiske fordele for SAS på piloternes bekostning.

På den anførte baggrund finder Arbejdsretten, at SAS skal betale en bod for det erkendte overenskomstbrud ved ikke at implementere reglerne i overenskomstens § 5 samlet, men trinvis over en periode på ca. 4 måneder. Arbejdsretten lægger herved navnlig vægt på, at det må antages, at SAS indgik aftalen om implementeringsbilaget uden forinden at have gjort tilstrækkeligt for at sikre sig, at der ikke ville opstå problemer med at overholde såvel intentionen om hurtig implementering som det krav om en samlet implementering af § 5, som man måtte vide, at pilotforeningerne lagde vægt på.

På den anførte baggrund finder Arbejdsretten efter en samlet vurdering af forløbet, at boden passende kan fastsættes til 100.000 kr.

Thi kendes for ret:

DI Overenskomst I v/ Dansk Industri og SAS Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden skal anerkende, at SAS Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden har brudt den gældende overenskomst mellem Dansk Pilotforening og SAS Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden og implementeringsbilaget hertil.

SAS Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden skal betale en bod på 100.000 kr. til Dansk Pilotforening.

Lars Hjortnæs