

Opmandskendelse

i

faglig voldgift:

Air Greenland A/S

(advokat Yvonne Frederiksen)

mod

Serviceforbundet

herunder

Flyvebesætningsforeningen for Grønland

(advokat Jørgen G. Jacobsen)

Afsagt den 12. juli 2010

1. Indledning

Klager, Air Greenland, har pr. 1. maj 2010 udfaset og solgt selskabets Boeing 757, som sammen med selskabets Airbus 330 har betjent ruten mellem København og Grønland. Denne ændring indebærer, at 6 af selskabets 14 piloter med hjemmebase i København skal forflyttes til en base i

Grønland. Tvisten i sagen angår, hvad der efter parternes overenskomst er afgørende ved valget af de 6 piloter, som skal overflyttes til Grønland.

Den faglige voldgiftsret bestod af senior consultant operations Tine Karlsen og advokat Jørgen Vinding, begge udpeget af klager, forbundssekretær Toni Vagn Rytken og formand for Flyvebranchens Personale Union Per Fallentin, begge udpeget af indklagede, Serviceforbundet, samt – som opmand – undertegnede højesteretsdommer Lene Pagter Kristensen.

Sagen blev mundtligt forhandlet den 29. juni 2010.

Der blev afgivet forklaring af flyvechef Wilhelm von Platen, kaptajn Lars Ingwersen, formand for Flyvebesætningsforeningen for Grønland (FFG) Ove Grødem, tidligere formand for FFG Ole Rasmussen og kaptajn Sten Andersen.

2. Parternes påstande

Air Greenland A/S har nedlagt følgende påstande:

1. Indklagede tilpligtes at anerkende, at parternes overenskomst skal fortolkes således, at det ved den gennemførte udfasning af B-757 alene vil være piloterne, der er beskæftiget på denne flytype, der vil blive berørt, og således at klager er forpligtet til at sørge for omskoling af de berørte piloter på denne flytype med henblik på omplacering til andre flytyper, hvor der kapacitetsmæssigt er behov for piloter.
2. Indklagede tilpligtes at anerkende, at klager ved den gennemførte udfasning af B 757 ikke er forpligtet til at tage udgangspunkt i den generelle senioritetsliste for Fixed Wing, og at klager således ikke vil være forpligtet til tillige at inddrage piloterne på A-330 i forbindelse med omskoling og omplacering af piloter i forbindelse med udfasningen af B-757.

Serviceforbundet har nedlagt påstand om frifindelse.

3. Sagens baggrund

Air Greenland A/S har i dag 110 piloter ansat. Piloterne er opdelt i to kategorier, dels 50 helikopterpiloter, opført på overenskomstens Rotor Wing-liste, som alle har base på Grønland, dels 60 øvrige piloter, opført på overenskomstens Fixed Wing-liste, hvoraf 14 forud for 1. maj 2010 fløj enten Boeing 757 eller Airbus 330 og havde hjemmebase i København, mens de resterende 46 har base på Grønland og flyver en af selskabets øvrige flytyper.

Air Greenland (tidligere Grønlandsfly) har forestået flyvninger i Grønland siden 1960, hvor selskabet blev stiftet. Alle selskabets piloter gjorde tjeneste i Grønland indtil 1998, hvor selskabet anskaffede en Boeing 757 og åbnede en rute Kangerlussuaq-København i konkurrence med SAS. Selskabet havde mangel på piloter, som var uddannet til at betjene denne maskine, og der blev derfor også ansat piloter hertil udefra. Piloterne på ruten København-Grønland fik fast tjenestested i København.

I november 2002 anskaffede selskabet en Airbus 330. Den oprindelige plan var, at B-757 maskinen skulle ombyttes med A-330 maskinen, men først efter, at begge maskiner havde fløjet ruten en begrænset periode. Besætningsbehovet blev efter aftale med FFG dækket ved, at de 13 piloter på B-757 blev omskoleet til at kunne flyve A-330 samtidig med, at de blev holdt ”krydschekkede” på B-

757. Der var dog i overgangsperioden behov for yderligere styrmænd til B-757. Disse stillinger blev – ligeledes efter aftale med FFG – besat ved, at stillingerne blev lagt ud i ”bidding” blandt alle piloter i selskabet med henblik på besættelse i henhold til senioritet i overensstemmelse med overenskomsten, men med en række begrænsninger, herunder at man ville blive sendt tilbage til Grønland, såfremt behovet forsvandt. Begrænsningerne var gældende i to år.

Air Greenlands bestyrelse traf efterfølgende afgørelse om indtil videre at fortsætte med at beflyve ruten København-Grønland med såvel B-757 som A-330. Dette betød, at alle de piloter, som fløj mellem København og Grønland, herefter uden restriktioner var ansat med tjenestested i København. Piloterne blev endvidere i august 2003 fordelt fast på henholdsvis B-757 og A-330.

Med henblik på at reducere selskabets udgifter traf Air Greenlands bestyrelse i efteråret 2009 beslutning om at udfase selskabets B-757 i løbet af 2010 og i stedet anskaffe et mindre fly (DHC-8). B-757 maskinen blev solgt pr. 1. maj 2010, og det er herefter alene selskabets A-330, som vil forestå de direkte flyvninger mellem Danmark og Grønland, men selskabet vil derudover – via flyvninger med DHC-8 mellem Grønland og Keflavik – have mulighed for at skaffe flyforbindelse mellem Grønland og Danmark.

Ændringen betyder, at 6 af selskabets 14 piloter med tjenestested i København skal omskoles og overflyttes til en base i Grønland. Da ingen af piloterne har meldt sig frivilligt hertil, vil de piloter, som skal forflyttes, skulle udvælges i overensstemmelse med reglerne i parternes overenskomst.

Ifølge Air Greenlands forståelse af overenskomsten går tilknytningen til en bestemt flytype forud for senioritetsprincippet i en situation som den foreliggende, hvilket betyder, at det alene er piloterne på B-757, som berøres af ændringen og dermed skal omskoles og overflyttes til et nyt tjenestested i Grønland.

Serviceforbundet er derimod af den opfattelse, at det følger af overenskomsten, at der skal tages udgangspunkt i den generelle tvangsliste for Fixed Wing (FW) med den konsekvens, at både piloterne på A-330 og B-757 skal tages i betragtning, således at det bliver de 6 piloter med tjenestested i København, som har den laveste senioritet, som tvangsforflyttes.

Serviceforbundet er derudover af den opfattelse, at parterne i 2002 indgik aftale om, at A-300 og B-757 typemæssigt ligestilledes, således at alle piloter med tjenestested i København i dag er tilknyttet såvel B-757 som A-330.

Air Greenland har herover for gjort gældende, at 2002-aftalen bortfaldt i 2003.

4. Anskaffelsen i 2002 af A-330 og beslutningen i 2003 om at beholde både A-330 og B-757

Ved anskaffelsen i november 2002 af A-330 forventede alle, at A-330 skulle afløse B-757 umiddelbart efter introduktionen. Der var på dette tidspunkt ikke nogen bestemmelse i overenskomsten, som sikrede piloterne på en flytype, der afvikledes, prioritet på en ny flytype, der indførtes til erstatning for den afviklede flytype. Overenskomsten førte tværtimod til, at de nye stillinger skulle udbydes i bidding til alle piloter med prioritet for de piloter, som havde højest senioritet i selskabet. Såvel Air Greenland som FFG ønskede at sikre, at piloterne på B-757 fik fortrinsret til de nye stillinger på A-330.

Problemstillingen blev drøftet på et møde i FFG's bestyrelse den 10. august 2002. Det hedder i referatet fra dette møde bl.a.:

"I forbindelse med ombytning af B757 med A330 er det først og fremmest DO's [flyvechef Wilhelm von Platens] fortjeneste at samtlige 13 B757 piloter bliver chekket ud på A330. Firmaets oprindelige indstilling var at 4 besætninger var dækkende, men DO løste dette. Det fremgår dog i forbindelse med denne ombytning, at [overenskomstens] §2.5.2 og §2.5.3 ikke har været tilstrækkelig dækkende. Dette vil der i den fremtidige overenskomst blive rådet bod på, således at overenskomsten så vidt muligt dækker alle situationer.

I forbindelse med dette punkt er opstået en ny situation, hvor GRL muligvis beholder B757 i en begrænset periode. Besætningsbehovet vil i videst mulig omfang blive dækket ved at holde A330 folkene krydschekkede på B757. Der vil dog, højst sandsynligt, blive behov for styrmænd til B757. Disse stillinger som styrmænd vil blive lagt ud i bidding med følgende restriktioner:

- Bidding i henhold til senioritet
- Da behovet er midlertidigt vil man forblive krydschekket med sin gamle type i GRL
- Såfremt behovet forsvinder, vil man blive sendt tilbage til GRL
- Pågældende kan ikke komme i betragtning til kaptajnsudnævnelse
- Efter 2 år i CPH forsvinder samtlige restriktioner og man er ansat på B757 i CPH på normale vilkår
- §3.2.5.2 sættes ud af kraft, således at evt. kaptajnstillæg bibeholdes.

Skulle situationen opstå, hvor B757, som er midlertidig type, bliver udskiftet med anden type, så træder overenskomsten til og dækker denne situation."

Alle selskabets piloter i København fik tilbudt typetjek til den respektive atlantmaskine med henblik på, at alle skulle kunne flyve såvel A-330 som B-757, og piloterne blev på et Befordringsrådsmøde 16. september 2002 fordelt på de to maskiner, således at piloterne, som blev tildelt B-757 indtil videre skulle fortsætte på denne maskine.

Forløbet gav anledning til, at der i parternes overenskomst, som trådte i kraft pr. 1. januar 2003, blev indsat følgende bestemmelse som § 2.5.4.1 (videreført som § 2.5.2.9 og § 2.5.2.10 i 2008-overenskomsten):

"Piloter på stationeringsstedet har altid prioritet ved bidding på den nye type, når det drejer sig om en erstatning for et på stationen baseret luftfartøjstype, på hvilket piloten er tjenestegørende, under forudsætning af at kvalifikationskravene er opfyldt. UF-2 piloter vil blive prioriteret over UF-1 piloter, dog flytter piloterne altid med luftfartøjet, hvis dette omplaceres og ikke erstattes."

Om besætningsituationen i juni 2003 hedder det i et referat fra Befordringsrådsmøde den 16. juni 2003 bl.a.:

"I København mangler vi 2 piloter i en kort periode (en Styrmand og en Kaptajn) på B757 i juli og august. Hvis besluttet om at beholde B757 i fremtiden stadig gør sig gældende til efteråret, skal vi hvis nuværende produktion fortsætter, tilføre en pilot i efteråret og sandsynligvis yderligere to til foråret 2004. Ved at tilføje disse tre piloter, kan vi til næste år

klare bemanningen på A330 og B757 uden at behøve tilføre eksterne piloter og samtidig give bedre tid til forberedelser og træning og kontorarbejde/administration til Chefpilot og Chefinstruktør.

Besluttet omkring B757 fremtid er afhængig af tilladelsen til at operere på Island. Der er fremsendt ansøgning om forlængelse. Beslut om B757 fremtid kan forventes senest i løbet af oktober/november. Med henvisning til tidligere Befordringsråds beslut, samt FFG bestyrelsesmøde referat, er det besluttet at om B757 skal fortsætte med den i dag kendte produktion, og i mindst to år, dvs. hvis B757 fortsætter efter 2004, forsvinder samtlige tidligere restriktioner omkring pilot gruppen i CPH og alle involverede er ansat i h.t. de i overenskomsten beskrevne og normale vilkår og senioritets princippet.

Med reference til FOI 19/03, bedes interesserede kandidater til B757 fremsende en interesse tilkendegivelse herom senest ved udgangen af september.

Interesserede skal tage højde for muligheden at B757 kan blive afviklet i 2004 og vedkommende skal derfor være indstillet på at flytte tilbage til den position vedkommende kom fra. Det samme forhold gør sig gældende for den som fylder ud en stilling efter en pilot som flytter til CPH, osv.”

I en mail af 11. august 2003 fra flyvechef Wilhelm von Platen til chefpilot i København Brian Jørgensen og Allan Møllerup (bestyrelsesmedlem i FFG) hedder det:

”Hej på jer

Så foreligger der et bestyrelsesbeslut om at fortsætte med B757. Der foreligger også en Islandske operativ tilladelse frem til 30. okt. 04, så vi fortsætter med at beflyve Akureyri.

Nu er det ”bare” om at lægge planerne for antallet og sammensætningen af antal crew og gennemføre træningen som planlagt nu i okt-nov, samt i foråret (mar-apr).

Funderer på en bemanningsplan, så finder vi den endelige løsning sammen i nær fremtid.

Så som jeg ser på det, er det styrmænd vi har behov for at tilføre, dvs. piloter på styrmandsløn. Spørgsmålet er om jeg kan få FFG med på den ideen.

Husk at vi nu også må forvente at B757 fortsætter hele 2004 og at særaftalen omkring senioritet i CPH gruppen nu bortfalder.”

Brian Jørgensen anførte i en mail af 13. august 2003 til flyvechefen følgende:

”Hej Wilhelm

MOL [Allan Møllerup] mener at vi skal bruge følgende crew til næste sommer:

A330 – 5 kaptajner og 3 styrmænd

B757 – 4 kaptajner og 3 styrmænd”

I flyvechefens svar af 14. august 2003 – som blev sendt cc til Allan Møllerup – hedder det bl.a.:

”Hej Brian

OK, det lyder rimeligt, men hvordan skal I fordele jer på de to typer?

Kaptajner A330: INL/IAN, TOF, STA, PAL

Styrmænd A330: RAN, BOD, VEN

Kaptajner B757: INL/IAN, OTO, LAR, MOL, JBJ

Styrmænd B757: TKJ, XXX, XXX”

I Brian Jørgensens svar af 15. august 2003, som blev sendt cc til Allan Mollerup og Lars Ingwersen, anføres bl.a.:

”Det skal vi lige finde ud af, men Lars og jeg kan jo godt i sommerhalvåret være samtidig på A330”

Der blev bl.a. i sommeren 2004 gennemført en bidding blandt alle piloter i selskabet på en stilling som ”First Officer A330” med oplysning om følgende stillingsbetingelser: ”First Officer A330, med base I CPH på normale CPH ansættelsesbetingelser.” Biddingen resulterede i, at stillingen blev besat med en pilot, som hidtil havde haft base på Grønland.

5. Forløbet i 2005-2006 vedrørende en påtænkt tvangsflyttelse af en pilot på Grønland

I 2005 tog Air Greenland initiativ til at få tilført piloter med fast base i Ilulissat (JAV) til flyvning af flytypen DHC-7 på ruten Nuuk-Ilulissat. Efter at en sådan stilling forgæves havde været udbudt i bidding, skulle der tvangsflyttes en pilot til basen. Der var ikke mellem Air Greenland og FFG uenighed om, at den pilot, som i givet fald stod for tur, var Niels Peter Lukassen, som var den pilot på flytypen DHC-7, som havde lavest senioritet. Niels Peter Lukassen var imidlertid af hensyn til sin familie stationeret i Nuuk på UF arbejdsvilkår, dvs. med ugentlig fri, og der var derfor forhandlinger med FFG om i stedet at vælge en pilot på VF arbejdsvilkår, dvs. på vilkår om vekslende fri. Det hedder om resultatet af disse forhandlinger i en mail af 14. februar 2006 fra flyvechef Wilhelm von Platen til Niels Peter Lukassen bl.a.:

”Som du allerede er informeret om og har forberedt dig på, skal vi fremover bemane JAV stationen med faststationerede piloter.

Jeg har i et stykke tid forsøgt at få accept i pilotforeningen (FFG) at vi skal udpege VF-piloter i forbindelse med tvangsflytninger, men man insisterer på at ånden i overenskomsten skal følges, hvilket betyder at tvangsflytninger skal ske med udgangspunkt i senioritet, uden hensyntagen til arbejdsordninger (UF eller VF).

Jeg må derfor desværre meddele dig at det betyder at du skal have JAV som fast base snarest praktisk muligt i løbet af marts måned.”

Det endte med, at bemandingsproblemet blev løst på en anden måde, således at Niels Peter Lukassen ikke blev tvangsflyttet, men det skete ikke på grund af indsigelser fra FFG.

Der var på det pågældende tidspunkt piloter på andre flytyper med lavere senioritet end Niels Peter Lukassen.

Problemstillingen omkring hensyntagen til arbejdsordninger blev taget op i forbindelse med overenskomstfornyelsen i 2008, hvor parterne præciserede/ændrede overenskomsten på en række punkter. Der blev bl.a. som § 2.4.4 indsat følgende nye bestemmelse i overenskomsten:

”Kategori tvangslister bliver brugt i forbindelse med bl.a. tvungen forflytning.

Piloter på UF arbejdsordning placeres altid nederst på tvangslisten i forbindelse med tvungen flytning.”

6. Aftalegrundlaget i 2008

I Overenskomsten mellem AIR Greenland A/S og Serviceforbundet (tidligere Dansk Funktionærforbund) herunder FFG gældende fra 1. januar 2008 hedder det bl.a.:

”§ 2 REGLER FOR TJENESTEN

....

2.4 Senioritet

- 4.1. Ved ansættelse og genansættelse opføres piloter i GRL [Air Greenland] på en fælles senioritetsliste. ...
- 4.2. Fælleslisten deles op i 2 kategorilister, en for FW og en for RW. Hver kategori har 2 lister, en bidding og en tvangsliste.
- 4.3. Kategori biddinglister bruges ved ønskede forflytninger, regulering og udvælgelse inden for den aktuelle kategori.
- 4.4. Kategori tvangslistes bliver brugt i forbindelse med bl.a. tvungen forflytning. Piloter på UF arbejdsordning placeres altid nederst på tvangslisten i forbindelse med tvungen flytning.

....

5. Udnævnelse og udcheck

2.5.1. Udnævnelser og udcheck er underlagt flyvechefen. Flyvechefen præsenterer udvælgelser i KEU (Kaptajn evalueringsudvalget, som består af flyvechefen, chefpiloten, chief flight instructor, training manager, samt et af FFG's udpegede medlem), hvor endelig vurdering og beslutning tages på baggrund af senioritet og kvalifikationer.

2.5.2 Typecheck, rokeringer og omplacering

2.5.2.1 Baseret på senioritetslisterne (fælleslisten og kategorilisterne), udarbejder FFG biddinglister i henhold til følgende principper:

1. udvælgelse ved ønskede typecheck, rokeringer, omplaceringer.
2. Udvalgelse ved tvangsforflytninger eller i.f.m. uønskede opgaver.

Note: Der kan udarbejdes flere lister dækkende et område om dette er hensigtsmæssigt.

2.5.2.2 Udarbejdelsen af listerne tager udgangspunkt i senioritetsprincippet. Dvs. at udvælgelse ved ønsket bidding er piloter med højeste senioritet, og udvælgelse ved uønskede opgaver, tvangsforflytning etc. er piloter med lavest senioritet, dvs. at der

udarbejdes lister med højeste senioritet fra toppen af listerne, samt lister med laveste senioritet fra toppen af listerne.

2.5.2.3 Når en pilot er valgt på en bidding og/eller en tvangsliste, flyttes vedkommende nederst på den aktuelle liste.

2.5.2.4 En pilot, der har søgt en ny type/kategori, må være på den i minimum 3 år, før ansøgning om anden type/kategori er mulig.

2.5.2.5. Biddinglister opdateres løbende af FFG, ved gruppens repræsentant. Såfremt disse ikke følges, afgøres forholdet endeligt i Befordringsrådet. ...

2.5.2.6 Hver gang nye typechecks, kaptajnsstillinger, rokeringer og omplaceringer skal finde sted, skal GRL straks udsende information om disse muligheder til alle piloter. Interesserede piloter indsender bidding til flyvechefen og FFG. Bidding skal være åben i mindst 6 uger.

2.5.2.7 Ved flådeændringer på en type/kategori er GRL forpligtet til at sørge for omskoling af piloterne, så ingen af denne grund afskediges, såfremt lufthavnsmyndighedernes kvalifikationskrav til den pågældende type/kategori er opfyldt. Alternativt omplacering.

2.5.2.8 Piloter, der mod deres ønske er blevet flyttet fra en type eller base til en anden, vil altid have prioritet uanset senioritet med hensyn til igen at tjenestegøre på den type eller base de blev forflyttet fra, så snart behov igen opstår. Dette må heller ikke indebære, at nogen af disse piloter forbigås til kaptajnsudnævnelse af denne grund.

2.5.2.9 Piloter på aktuel type har altid prioritet ved bidding på den nye type, når det drejer sig om en erstatning for en luftfartøjstype i den aktuelle kategori, under forudsætning af at kvalitetskravene er opfyldt. Selskabet sørger for omskoling, og erholder omkostningerne hertil.

2.5.2.10 Piloterne flytter altid med luftfartøjet, hvis dette omplaceres og ikke erstattes.

...

2.5.3 Udnævnelse til kaptajn

2.5.3.1 Udnævnelse og udcheck til kaptajn foregår efter senioritet, dvs. at pilot med status på den pågældende flytype og med den højeste kategori senioritet udnævnes først, såfremt vedkommende pilot er godkendt i KEU. Kaptajner udnævnes ikke for korte perioder.

...

§ 4 ARBEJDSFORHOLD

4.1 Tjeneste

4.1.1 Tjenestested, hvor piloten normalt udfører tjeneste ved en af GRL's stationer, som pt. er: THU, JUV, UMD, JAV, GOH, UAK, AGM, JJU, CNP og CPH.

4.1.2 Hjemmebase, hvor piloten normalt påbegynder og afslutter en tjenesteperiode eller en række af tjenesteperioder, og hvor GRL under normale omstændigheder ikke er ansvarlig for indkvartering af piloten.

...

4.1.4 For piloter med fast tjenested sker forflyttelse mellem tjenestesteder med pilotens indforståelse eller ifølge en bidding/tvangsliste. Beslutningen bekræftes af gruppens talsmand i FFG eller i befordringsrådet, når dette er påkrævet.

...

4.2 Arbejdsordninger og Scheduling

4.2.1. For piloter i GRL er der to arbejdsordninger.

UF: Ugentlig fri. ...

VF: Vekslende fri. ...

4.2.2 UF arbejdsordning med 5 faste fridage (FRI) pr. 2 kalenderuger. ...

4.2.3 VF arbejdsordning er aftalt 192 arbejdsdage per kalenderår, alternativt 384 arbejdsdage over 2 kalenderår, hvilket svarer til en fuldtidsansættelse. Piloter på VF har i

udgangspunktet ingen fast tjenestebase, men kan alternere mellem alle selskabets tjenestesteder i og udenfor Grønland. ...

...

4.2.6 Overgang fra det ene schedulerings system eller stationeringssted til et andet kan normalt kun finde sted ved årsskiftet, men i særlige tilfælde kan anden dato aftales gennem Befordingsrådet.

4.2.7 Piloter som gør tjeneste på AS 350, B-212, B-222, S-61, BE-20 og DHC-6 foregår normalt på VF, men kan også efter pilotens ønske og i samråd med GRL foregå på UF. ...

4.2.8 Tjeneste på A330/B757 (long haul) i CPH, kan kun foregå på UF.

4.2.9 Tjeneste på DHC-7 (short haul) kan foregå på UF eller VF.

....

§ 9 ANSÆTTELSE, OPSIGELSE, PENSIONSALDER OG SYGDOM

...

9.2 Varsler og opsigelse

...

9.2.2 Ved opsigelse på grund af besætningsindskrænkninger anvender GRL følgende kriterier:

- a. Først opsiges piloter der ikke er opført på senioritetslisten.
- b. Dernæst opsiges korttidspiloter.
- c. Dernæst opsiges piloter i rækkefølge efter laveste senioritet.

...

§ 10 BEFORDRINGSRÅD

10.1. Hensigten med Befordringsrådet er at belyse, informere og bidrage til, at en retfærdig afgørelse bliver taget i de sager, hvor en hensigtsmæssig løsning ikke kan findes i den daglige ledelsesstruktur.

10.2. Befordringsrådet består af maksimalt 6 personer, 3 valgt af GRL og 3 valgt af FFG.”

7. Forklaringer

Wilhelm von Platen har forklaret bl.a., at han er tidligere pilot i Air Greenland og har været flyvechef i selskabet siden 2001. Han har deltaget i parternes overenskomstforhandlinger i 2003, 2005, 2008 og muligvis også i 2002.

Princippet om senioritet er almindeligt inden for branchen og har været en del af overenskomsten i al den tid, han har været i selskabet. Der var oprindeligt en fælles senioritetsliste for alle piloter i selskabet. Da det følger af overenskomsten, at der ved besætningsindskrænkninger skal ske opsigelse af piloter i rækkefølge efter laveste senioritet, førte det i 2002 til en situation, hvor piloter i København med lav senioritet var i risiko for at skulle opsiges som følge af, at der i Grønland var en overkapacitet af helikopterpiloter. Listen blev herefter ved overenskomstfornyelsen i 2005 opdelt i én liste for helikopterpiloterne (Rotor Wing listen) og én liste for øvrige piloter (Fixed Wing listen).

Overenskomsten har ved omrokeringer, forflytninger mv. altid været praktiseret således, at tilknytning til flytype går forud for senioritet.

Ledige stillinger sendes i bidding til alle selskabets piloter, men ved stillingernes besættelse vil piloter med tilknytning til den pågældende flytype have forrang. Søgningen af flere piloter tilknyttet flytypen, besættes stillingen med den af piloterne, som har højest senioritet.

Hvis der ikke er nogen piloter, som har søgt på en stilling i bidding, finder tvangslisten anvendelse, i det omfang der er overtallige piloter. Også her fokuseres først på piloter tilknyttet flytypen, og senioritetsprincippet finder derefter anvendelse på denne gruppe af piloter, således at det er den pilot tilknyttet flytypen, som har den laveste senioritet, som bliver overflyttet til den ledige stilling.

Hverken overenskomstfornyelsen i 2005 eller i 2008 har ført til ændringer i denne praksis. Det er rigtigt, at § 4.1.4 fik en ændret formulering, således at det nu udtrykkeligt fremgår, at for piloter med fast tjenestested sker forflytning mellem tjenestesteder med pilotens indforståelse eller ifølge en bidding/tvangsliste. Bestemmelsen skal imidlertid blot vise sammenhængen med de tidligere bestemmelser og er dermed alene en præcisering. Bestemmelsen omfatter endvidere såvel piloter på UF arbejdsvilkår som piloter på VF arbejdsvilkår. Det er således alene charterpiloterne på de små helikoptere, som ikke har et fast tjenestested.

Skal overenskomsten forstås på den måde, at senioritet går forud for tilknytning til flytype, vil der blive kamp om pladserne, og det vil kunne blive piloter fra andre flytyper, der får stillingen med deraf følgende rokeringer inden for hele systemet. Ud over øgede udgifter til bl.a. omskoling vil det

endvidere kunne føre til, at uforholdsmæssigt mange kaptajner søger til København, da kaptajner typisk vil have høj senioritet. Dette vil føre til øgede lønudgifter, da kaptajner ikke kan sættes ned i løn.

Med den forståelse af overenskomsten, som FFG påberåber sig under denne sag, ville det i 2006 i stedet for Niels Peter Lukassen have været Lars Ingwersen, som er kaptajn på A330, som skulle have været tvangsforflyttet til Ilulissat, da der skulle findes en kaptajn, og da Lars Ingwersen på det tidspunkt var den kaptajn på FW-listen, som havde den laveste senioritet.

Også efter 2008-overenskomstens ikrafttræden er der fast blevet gjort brug af princippet om, at tilknytning til flytype går forud for senioritet ved omplaceringer. De tvangsforflytninger, som er sket, kan ikke blot forklares med, at de forflyttede piloter var ansat på VF arbejdsvilkår. Også folk på VF arbejdsvilkår har en base og er beskyttet af senioritetsprincippet, men de har ikke samme beskyttelse mod tvangsforflytninger som piloter på UF arbejdsvilkår.

§ 2.5.2.7 er en bestemmelse, som har været i overenskomsten i mange år. Bestemmelsen siger blot, at hvis en flytype fjernes helt, så skal selskabet sørge for, at piloterne omskoles, men den siger ikke noget om, at de har krav på at forblive på deres tjenestested.

A-330 var ved anskaffelsen i 2002 en helt ny flytype, og efter den dagældende overenskomst fulgte det heraf, at stillingerne skulle i bidding, således at det var de piloter uanset flytype med højest senioritet, som havde fortrinsret til stillingerne. Dette betød, at der var risiko for, at maskinen ville blive bemanded med piloter fra Grønland med høj senioritet, og at piloterne i København dermed skulle overflyttes til Grønland. FFG var imod en sådan udgang på sagen, og det gjaldt også Air Greenland, da piloterne på Grønland alene havde erfaring med at flyve propelmaskiner og ikke jetmaskiner. Overenskomstparterne forhandlede derfor en løsning på plads, som indebar, at overenskomsten skulle ændres for fremtiden, og at der ville blive pladser til alle piloterne i København på A.330. Piloterne skulle samtidig uddannes til at kunne flyve begge maskiner i en overgangsperiode. Der blev i denne overgangsperiode behov for at ansætte to styrmænd på B-757. Stillingerne blev biddet af to piloter fra Grønland, som blev ansat på særlige vilkår gældende i to år.

Da det blev klart, at B-757 skulle beholdes, skete der en normalisering, og man faldt tilbage på overenskomstens sædvanlige principper. Han gav udtryk herfor i sin mail af 11. august 2004, hvori han afslutningsvist udtrykkeligt anførte, ”at særaftalen omkring senioritet i CPH gruppen nu bortfalder”. Den særaftale, som der henvises til i mailen, var særaftalen om, at B-757 piloterne havde prioritet på A-330.

B-757 og A-330 er efter overenskomsten to forskellige flytyper, og efter overenskomstens sædvanlige principper skulle piloterne herefter fordeles fast på de to typer. Han kom selv med et forslag til, hvordan pladserne kunne fordeles. Piloterne fordelte pladserne i enighed, hvilket han fik en tilbagemelding om, og det er hans indtryk, at den endelige fordeling skete efter et modificeret senioritetsprincip. I hvert fald de 4 af piloterne på B-757 med højest senioritet valgte selv denne flytype.

Ved senere biddings på stillinger i København har stillingsopslagene vedrørt enten B-757 eller A-330. Hvis flyene havde været sidestillede i overenskomstens forstand, skulle dette være fremgået af de udsendte biddings.

Han har aldrig hørt om, at der skulle gælde en særlig ordning for piloterne i København, hvorefter der i stedet for tilknytning til flytype ses på tilknytning til basen.

Ordningen med at holde piloterne krydstjekkede også på den anden atlantmaskine ophørte i 2003. Hvis piloterne på B-759 i dag skal overflyttes til A-330, vil det derfor betyde, at de skal omskoles. Der er dog fortsat to, herunder chefpilot Brian Jørgensen, som kan flyve begge maskiner.

Ove Grødem har forklaret bl.a., at han har været pilot i selskabet siden 2004 og været formand for FFG siden 2008. Han har ikke deltaget i nogen overenskomstforhandlinger. Hans far er tidligere flyvechef, og han er derfor velkendt med forholdene i selskabet.

Senioritetsprincippet styrer alt inden for overenskomsten, men der er dog aftalt visse undtagelser fra princippet for at tilgodese medlemmerne og selskabet.

Han har som formand holdt møde med hele pilotgruppen og spurgt ind til, hvad det var, der skete i 2002/2003. Skulle overenskomsten dengang have været fulgt, kunne alle have biddet, hvilket ville have givet anledning en masse rokeringer. Det blev i stedet aftalt, at overenskomsten skulle ændres for fremtiden, og at alle piloterne i København kom over på A-330. Dette skyldtes, at det lå klart, at der alene var levnet B-757 en stakket frist. Piloterne blev fordelt tilfældigt på maskinerne og ikke efter senioritet. Da de således ikke har haft mulighed for at drage fordel af denne, må det betyde, at B-757 og A-330 skal anses for samme type med den virkning, at alle piloterne i København i dag har senioritet i relation til begge typer. FFG ville ikke have indgået aftalen i 2002, hvis det forholdt sig anderledes, da prioritetsprincippet gør, at det ikke kan accepteres, at piloter fordeles tilfældigt på den enkelte flytype.

Havde man i 2002/2003 solgt B-757 og reduceret antallet af piloter fra 14 til 8-9, så skulle de 5-6 piloter i København med lavest senioritet have været forflyttet til en base på Grønland. FFG's standpunkt i sagen er således blot udtryk for, at det ikke bør gøre nogen forskel, at B-757 ikke blev afhændet som først planlagt, men først en række år senere, da det hele tiden har ligget i kortene, at det alene var A-330, som var fremtidssikret.

Han er for så vidt ikke uenig i det, som flyvechefen har forklaret om, hvordan overenskomsten har virket på Grønland indtil 2008. I FFG var der almindelig utilfredshed med den måde, som sagen vedrørende Niels Peter Lukassen var blevet håndteret på. Dette var medvirkende til, at den dagældende formand for FFG efterfølgende blev væltet. Det blev endvidere sikret, at der blev taget særligt hensyn til piloter på UF arbejdsvilkår, ved overenskomstfornyelsen i 2008. Overenskomsten undergik ved denne lejlighed en lang række yderlige ændringer. Bl.a. skete der en betydelig udbygning af bestemmelserne om senioritet. Disse bestemmelser blev udbygget i en sådan grad, at overenskomsten herefter udtømmende gør op med, hvornår der kan ske fravigelser fra senioritetsprincippet.

Det fremgår således nu udtrykkeligt af § 2.4.4 og § 4.1.4, at der for piloter med fast tjenestested skal tages udgangspunkt i den generelle tvangsliste, og at sådanne piloter kun kan forflyttes mellem tjenestesteder med deres egen indforståelse eller ifølge en bidding/tvangsliste. Piloter på VF arbejdsvilkår har imidlertid ikke et fast tjenestested, jf. § 4.2.3. De er typisk ligeglade med, hvor de arbejder, og de er derfor set i forhold til tvangsforflytninger "jaget vildt". Man tager kun folk ud til tvangslisten fra de steder, hvor der er en overkapacitet.

Før 2008-Overenskomsten så man på pilotens tilknytning til flytype ved tvangsforflytninger, men dette er blevet ændret med 2008-Overenskomsten. Hvis der fra en base flyves med to flytyper, og den ene nedlægges, så skal der i dag ses på hele basen ved senioritetsprincippet anvendelse. Dette må være meningen med de væsentlige ændringer af overenskomsten, som blev gennemført i 2008. De eksempler på tvangsforflytninger fra 2008-2009, som Air Greenland påberåber sig, viser ikke, at det forholder sig anderledes, da eksemplerne vedrører piloter på VF arbejdsvilkår.

Lars Ingwersen har forklaret bl.a., at han i dag er kaptajn på A-330 i København. Han har en fortid i bl.a. Sterling og kom i 2001 til Air Greenland, der havde brug for erfarne folk til at flyve B-757. Han blev ansat af den daværende chefpilot Kurt Christoffersen. Der var dengang 13 piloter til at flyve B-757, hvoraf en stor del tidligere havde fløjet i Grønland og biddet sig til en stilling på B-757.

Ved anskaffelsen af A-330 var det den oprindelige plan, at den skulle erstatte B-757, og at alle piloterne i København skulle omskoles til at kunne flyve A-330. Han havde selv svært ved at se, hvordan B-757 kunne undværes på grund af landingsforholdene i Grønland. Piloterne blev i overgangsperioden flyttet lidt rundt for at få det til at fungere. A-330 og B-757 er to vidt forskellige maskiner, og det kræver derfor særlige kvalifikationer at kunne flyve dem begge.

I 2003 afløste han Kurt Christoffersen som chefpilot på B-757.

Efter at det var vedtaget at beholde B-757, kan der ikke være tvivl om, at der skete en endelig fordeling af piloterne på de to flytyper. Han var sammen med chefpilot Brian Jørgensen med til at forestå fordelingen. Denne foregik ikke tilfældigt, men efter senioritet og kvalifikationer. Hver enkelt blev i senioritetsrækkefølge spurgt om ønsker, kvalifikationer og omskolingsmuligheder. Først blev kaptajnerne placeret og derefter styrmændene. Der var et incitament til at blive på B-757, da det gav mulighed for kaptajnsudnævnelse. Der krævedes særlige kvalifikationer for at kunne blive udnævnt som kaptajn på A330.

Hvis senioritetsprincippet skal anvendes på hele pilotgruppen i København, risikerer han og Brian Jørgensen at blive sendt til Grønland, da de er blandt de piloter i København, som har den laveste senioritet i selskabet, og de vil i givet fald blive erstattet af piloter, som alene har været styrmænd på A-330.

Ole Rasmussen har forklaret bl.a., at han i dag er konsulent for Air Greenland og ansat i Statens Lufthavnstjeneste. Han har været ansat som pilot i Air Greenland i 34 år, indtil han gik på pension med udgangen af 2006. Fra 1985-2004 var han formand for FFG. Han har i årenes løb deltaget i mange overenskomstforhandlinger. Overenskomsten er baseret på senioritetsprincippet, hvilket betyder, at de ældste piloter har rettigheder frem for andre, og han kan ikke nikke genkendende til, at senioritetsprincippet skulle være underordnet flytypen.

Særaftalen i 2002 betød, at alle piloterne i København indtil videre blev tilknyttet A-330, også selv om de fortsat fløj B-757. Det var Air Greenlands chefpiloter, som fordelte piloterne på de to fly, og fordelingen foregik ikke efter senioritet, men helt tilfældigt. Tilkomsten af A-330 betød, at det blev nødvendigt at ansætte to yderlige piloter. Det var to piloter fra Grønland, som biddede på disse stillinger, som var belagt med særlige restriktioner. Det var særaftalen om disse restriktioner, som bortfaldt i 2003, da det blev vedtaget at beholde B-757 indtil videre. Man kunne imidlertid fortsat ikke vide, hvad der ville ske med denne maskine.

Chefpiloterne løste i 2002-2004 fordelingsproblemet på bedste måde, men hvis piloterne på B-757 havde vidst, at de nu var endt på ”tabermaskinen”, ville de have sagt nej.

Det kan vel ikke læses af overenskomsten, at B-757 og A-330 skal anses som den samme type, men dette må følge implicit af, at alle piloterne i 2002 blev flyttet over på A-330. Da de senere flytninger herefter er sket tilfældigt og ikke efter senioritet, må det være forholdene i 2002, som stadig er gældende. Man har altid omtalt piloterne i København som én gruppe, og når det er tilfældet, så må det være sådan.

Sten Andersen har forklaret bl.a., at han er kaptajn på A-330. Da han er tilknyttet denne flytype og samtidig har høj senioritet, vil han skulle forblive i København uanset sagens udfald.

Han biddede sig i sin tid til en stilling på B-757. Der er stor teknisk forskel på B-757 og A-330. I 2002 skulle alle over på A-330. Han var på B-757 i sommeren 2003, hvorefter han kom tilbage på A-330. Han kan ikke huske, hvad der blev meddelt piloterne på B-757 ved fordelingen i 2003. I København er piloterne ligeglade med, hvilken flytype de er tilknyttet, bare de må blive i København. Piloterne i Grønland betragter også piloterne i København som én gruppe. Han har ikke oplevet, at der i FFG er uenighed herom.

8. Parternes argumentation

Air Greenland har gjort gældende, at overenskomstens bestemmelser om senioritet ikke angiver noget om, på hvilken måde senioritetslisterne skal anvendes. Dette forhold er afklaret gennem praksis på overenskomstmrådet. Som det fremgår af flyvechef Wilhelm von Platens forklaring er det fast praksis ved gennemførelse af tvangsforflytninger, at det alene er de piloter på den flytype, hvor der er overkapacitet, der tages i betragtning, og at det således er disse piloters indplacering på senioritetslisten, som er afgørende for, hvem der bliver tvangsforflyttet. Flyvechefens forklaring understøttes af de eksempler, som er fremlagt under sagen, og som alle viser, at der i forbindelse med tidligere gennemførelser af ændringer på Air Greenlands rutenet har været taget udgangspunkt i piloterne på den pågældende flytype og ikke i den generelle senioritetsliste for Fixed Wing. Det undgås herved, at piloter med lav eller lavere senioritet kan blive skubbet væk fra deres flytype, når der opstår overkapacitet på andre flytyper, med deraf følgende yderligere forflytninger, øgede udgifter bl.a. til omskoling og risiko for u hensigtsmæssig fordeling af piloter med høj senioritet. Piloter med høj senioritet har således ofte kaptajnsrang, og en besætning bestående af flere kaptajner end nødvendigt vil medføre unødvendigt høje lønudgifter.

Hvis der gives Serviceforbundet medhold i synspunktet om, at der i den foreliggende situation skal tages udgangspunkt i den generelle senioritetsliste for Fixed Wing, vil det medføre, at fire af de fem piloter, der i øjeblikket er beskæftiget på A-330, vil skulle overflyttes til Grønland. Dette vil medføre betydeligt øgede omskolingsudgifter for selskabet, idet der i givet fald vil være udgifter til omskoling af både piloter fra B-757 (der vil skulle omskoles til A330 eller andre flytyper) og udgifter til omskoling af piloter fra A-330 (der vil skulle omskoles til andre flytyper).

Serviceforbundets standpunkt vil endvidere have som konsekvens, at piloter med lav senioritet med tjenestested i København generelt må imødesee, at de har risiko for at kunne blive tvangsforflyttet til ledige stillinger i Grønland, som ikke kan besættes ad frivillighedens vej.

Efter overenskomstens § 2.5.2.7 er selskabet ved flådeændringer på en type/kategori forpligtet til at sørge for omskoling – alternativt omplacering – af piloterne, så ingen af denne grund afskediges. Bestemmelsen angiver selskabets forpligtelser, men viser samtidig, hvad der er det naturlige udgangspunkt i tilfælde af flådeændringer, nemlig at de berørte piloter skal omskoles eller omplaceres. Det er da også et normalt princip, at det er den eller dem, der er blevet overflødiggjort, som skal genplaceres. § 2.5.2.7 havde endvidere været overflødig, hvis omplacering af piloter i forbindelse med flådeændringer skulle ske med udgangspunkt i den generelle senioritetsliste for Fixed Wing. Havde dette været overenskomstparternes hensigt, havde det i givet fald været mere nærliggende, at overenskomstparterne – og i særdeleshed Serviceforbundet – havde sikret sig en henvisning hertil i bestemmelsen.

Overenskomstens § 2.5.2.7 må tværtimod anses at udgøre en undtagelse til overenskomstens § 2.4.4 og § 2.5.2.1, punkt 2, der vedrører brugen af senioritetslister i forbindelse med ”udvælgelse ved tvangsforflytninger eller i.f.m. uønskede opgaver.” At der ikke gælder et ufravigeligt princip om, at senioritet går forud for tilknytning til flytype, følger endvidere også af en række af overenskomstens øvrige bestemmelser, herunder § 2.5.2.8 om tvangsforflyttedes prioritet med hensyn til at søge tilbage på den type eller base, de er blevet forflyttet fra, så snart behov igen opstår, § 2.5.2.9 om, at piloter på aktuel type altid har prioritet ved bidding på en ny type, når det drejer sig om en erstatning for en luftfartøjstype i den aktuelle kategori, og § 2.5.2.10 om, at piloterne altid flytter med luftfartøjet, hvis dette omplaceres og ikke erstattes. Var B-757 blevet omplaceret til Grønland i stedet for at være blevet solgt, er der således ingen tvivl om, at piloterne tilknyttet flyet havde haft pligt til at flytte med dette til Grønland. Også overenskomstens § 2.5.3 om udnævnelse til kaptajn er et eksempel på, at tilknytning til flytype går forud for senioritet.

Det bestrides, at der af historiske grunde skulle gælde noget særligt for piloterne i København. Den særaftale, som var indgået som en overgangsordning ved anskaffelsen af A-330 i 2002, bortfaldt, da der i 2003 blev truffet afgørelse om at beholde B-757, og piloterne blev herefter fordelt på de to maskiner, som helt utvivlsomt er af hver sin type. Det er ikke rigtigt, at fordelingen skete tilfældigt, idet det fremgår af Lars Ingwersens forklaring, at piloterne i senioritetsrækkefølge blev spurgt om, hvilken flytype de ville tilknyttes. Piloter med relativ høj senioritet kan i den forbindelse have foretrukket at blive tilknyttet B-757 på grund af udsigten til en kaptajnsudnævnelse. At maskinerne siden 2003 har været betragtet som to forskellige typer illustreres af, at alle biddings derefter alene er blevet udbudt som vedrørende den enkelte flytype. Det står endvidere ingen steder beskrevet, at piloterne i København skulle udgøre en særlig gruppe.

Det bestrides dernæst, at de ændringer af overenskomsten, som fremgår af 2008-overenskomsten, har nogen betydning for nærværende sag. Det bestrides ikke, at § 2.4.3 og § 2.4.4 (bortset fra sidste sætning) kom ind i overenskomsten – og at § 4.1.4 blev omformuleret – på forslag fra Serviceforbundet, men der var mellem overenskomstparterne enighed om, at bestemmelserne – bortset fra sidste sætning af § 2.4.4 – alene var præciseringer af, hvordan overenskomstparterne allerede opfattede situationen. Der var således ikke tilsigtet en ændring af allerede gældende praksis. Den beskyttelse af piloter på UF arbejdsvilkår, som blev indført med 2008-overenskomsten, har heller ingen betydning for princippet om, at senioritetsprincippet ved omplaceringer finder anvendelse på piloter tilknyttet den berørte flytype og ikke på alle piloter på den generelle liste for Fixed Wing.

Air Greenland finder, at der er tale om en ulykkelig sag, idet det er utvivlsomt, at der er 6 piloter, som skal tvangsforflyttes fra København til Grønland. De fleste af de piloter, som indtil 1. maj 2010 fløj B-757, har tidligere haft tjenestested i Grønland. Omvendt er der på A-330 flere piloter med en lang anciennitet i Danmark, som er kommet relativt sent ind i selskabet, og som derfor ikke har så høj senioritet. Air Greenland prioriterer dog ikke den ene gruppe frem for den anden, men er af den opfattelse, at overenskomsten må løse problemet. Det må imidlertid være den, som påstår, at overenskomsten skal forstås anderledes, end den har været praktiseret, som må godtgøre sit standpunkt.

Serviceforbundet har gjort gældende, at parternes overenskomst – i overensstemmelse med praksis på området – er gennemsyret af princippet om senioritet. Overenskomsten indledes da også med bestemmelser herom.

Der kan efter 2008-Overenskomsten ikke være tvivl om, at det klare udgangspunkt ved forflytninger, omroinger mv. er, at der skal gås frem efter senioritetslisten i relation til den pågældende kategori, en for FW og en for RW, jf. § 2.4.2 og § 2.4.4. Listen skal endvidere udarbejdes i overensstemmelse med reglerne i § 2.5.2, og disse bestemmelser giver ingen hjemmel for at have et system med en underopdeling af listen bestemt efter tilknytning til flytype.

Det er alene de undtagelser, som er indarbejdet i overenskomsten, som kan danne grundlag for at fravige senioritetsprincippet, men § 2.5.2.7 er ikke affattet som en sådan undtagelse. Denne bestemmelse er en jobsikringsklausul og en omkostningsbestemmelse, som alene er indsat for at begunstige piloterne, og bestemmelsen giver ingen hjemmel for at fravige senioritetsprincippet.

Bestemmelserne i § 2.5.2.8, § 2.5.2.9 og § 2.5.2.10 er primært indsat for at beskytte piloterne og bryder derfor ikke med prioritetsprincippet. Hvad angår bestemmelsen i § 2.5.2.10, hvoraf det fremgår, at piloterne altid flytter med luftfartøjet, er det en velgennemtænkt undtagelse, som sikrer piloter på luftfartøjer med specielle funktioner, at de følger med luftfartøjet, således at de kan vedblive med at lave det, som de gerne vil.

Der er i 2008-overenskomsten nøje blevet indarbejdet undtagelser fra senioritetsprincippet, hvor overenskomsten fra 2005 ikke indeholdt disse undtagelser, og det følger heraf, at undtagelserne er udtømmende. Dette følger også af bestemmelsen i § 4.1.4, hvoraf det nu fremgår, at for piloter med fast tjenestested sker forflytelse mellem tjenestesteder med pilotens indforståelse eller ifølge en bidding/tvangsliste.

De eksempler fra 2008 og 2009 på flytning af piloter, som Air Greenland har påberåbt sig, er uden betydning for sagen, da de angår flytning af piloter på VF arbejdsordning. Efter 2008-overenskomsten følger det nu af § 2.4.4, at piloter på UF arbejdsordning altid placeres nederst på tvangslisten i forbindelse med tvungen flytning. Det følger samtidig af § 4.2.3, at piloter på VF arbejdsordning i udgangspunktet ikke har en fast tjenestebase, og de kan derfor ikke være omfattet af § 4.1.4 om, at piloter med fast tjenestested kun kan forflyttes mellem tjenestesteder med pilotens indforståelse eller ifølge en bidding/tvangsliste. Piloter på VF arbejdsordning er således ”jaget vildt”, som kan flyttes rundt uanset senioritetsprincippet. Eksemplet vedrører Niels Peter Lukassen er også uden betydning, da det angår en tidligere overenskomstperiode, og i øvrigt blev tvangsforflytningen aldrig effektueret.

Bestemmelsen i § 2.5.3.1 om, at kaptajnsudnævnelser følger tjenestestedet, er en inden for branchen helt sædvanlig bestemmelse, og bestemmelsen kan derfor ikke anvendes som fortolkningsbidrag i denne sag.

Da Air Greenland i 2002 introducerede A-330, ville senioritetsprincippet have medført, at samtlige piloter på Grønland, som havde større anciennitet, kunne have søgt stilling som pilot på A-330, der var fremtidens maskine. Dette ville have medført, at piloter/kaptajner fra Grønland kunne have søgt til København, medens samtlige nyligt ansatte københavnske piloter skulle have været til Grønland alene grundet senioritetsprincippet. Denne virkning, som ville have været meget dyr for Air Greenland, fandt begge parter uheldig, og løsningen blev i stedet, at det mellem parterne blev aftalt, at stillingerne alene blev udbudt i bidding i København, hvor man omskoledede alle, således at de i virkeligheden kunne flyve såvel Boeing som Airbus. Ordningen indebar, at samtlige piloter i København blev tilknyttet A-330, hvad enten de fløj B-757 eller A-330, og ingen behøvede dermed at føle sig utrygge ved at blive på en maskine, som ikke var fremtidssikret, således som Airbussen er. Den aftalte ordning var endvidere årsag til, at man i 2003 indsatte den bestemmelse, som nu er videreført som § 2.5.2.9 i overenskomsten, hvorefter piloter på stationeringsstedet altid har prioritet ved bidding på den nye type. Der er ikke efterfølgende sket ændringer i det forhold, at B-757 og A-330 set i forhold til overenskomsten skal anses for en og samme type. Dette fremgår også af, at de er nævnt som ligestillede i § 4.2.7.2 i 2005-overenskomsten, der er videreført som § 4.2.8 i 2008-overenskomsten. Det er da heller ikke godtgjort, at piloterne har haft mulighed for at udnytte deres senioritet ved fordelingen af pladserne på de to fly. Piloterne måtte derfor opfatte det på den måde, at de fortsat var tilknyttet A-330, også selv om de ”krydstjekkede” på B-757.

Det særlige i sagen er, at der ikke udtrykkeligt er taget højde for, hvad man skal gøre, når baserne er beliggende så langt fra hinanden, som tilfældet er, og der er derfor al mulig grund til at betragte piloterne i København som én gruppe, således som det i praksis også opfattes af piloterne selv.

Det reelle forhold er, at Air Greenland nu skal flytte de piloter, som man alligevel skulle have forflyttet i 2002/2003, såfremt ændringen var sket dengang, men med den betydelige forskel, at antallet af piloter, som skal forflyttes, dengang ville have været 13-15, mens det i dag alene er 6. Den gevinst, som selskabet i 2002/2003 opnåede, skal selskabet imidlertid ikke tjene på igen, således at andre ”snydes”. Alle piloterne i København bør således i dag bære samme risiko for B-757's udfasning, og ikke kun de, som tilfældigt er blevet placeret på denne maskine. Et modsat resultat må i hvert fald kræve, at pladserne på A-330 havde været udbudt i bidding.

Serviceforbundet har endvidere selv regnet på tallene for Air Greenlands forventede merudgifter til omskoling, såfremt Serviceforbundets påstand tages til følge, og er nået til et tal i størrelsesordenen 620.000 kr., hvilket er langt under det af Air Greenland estimerede beløb på 1.750.000 kr.

9. Begrundelse og konklusion

Da der ikke blandt de af parterne udpegede medlemmer af voldgiftsretten har kunnet opnå flertal for en afgørelse, skal denne træffes af opmanden, der udtaler:

Det må på baggrund af især flyvechef Wilhelm von Platens forklaring sammenholdt med forløbet omkring den påtænkte tvangsforflyttelse i 2006 af Niels Peter Lukassen lægges til grund, at der i selskabet har været en fast praksis for ved omplaceringer at lade tilknytning til flytype gå forud for

senioritet, således at senioritetsprincippet alene anvendes på de piloter, som er tilknyttet den flytype, som er berørt af behovet for omplacering.

At overenskomsten har været praktiseret på denne måde forud for 2008, synes da reelt heller ikke at være bestridt fra Serviceforbundets side.

Det er ikke godtgjort, at der med de præciseringer/ændringer, som er blevet indført i overenskomsten pr. 1. januar 2008, er indgået aftale om, at ændre den nævnte praksis, som Air Greenland har en væsentlig interesse i at opretholde for at undgå for mange forflytninger med deraf følgende udgifter, herunder til omskoling, og risiko for u hensigtsmæssig fordeling af selskabets stab af piloter. Hvis Serviceforbundet var af den opfattelse, at de aftalte ændringer/præciseringer også betød en ændring af den hidtidige praksis om, at tilknytning til flytype går forud for senioritet ved omplaceringer og lignende, burde Serviceforbundet således have sikret sig bevis for, at dette var en del af overenskomstresultatet, men Serviceforbundet har ikke sikret sig et sådant bevis.

Air Greenland er dermed berettiget til fortsat at støtte ret på parternes hidtidige fælles forståelse af senioritetsprincippets håndtering ved omplaceringer mv.

Ved en udfasning af en flytype er det alene piloterne på denne flytype, som der er overkapacitet af. Selskabet har, således som det også er erkendt, efter § 2.5.2.7 en pligt til at sørge for omskoling/omplacering af de berørte piloter, men det kan – som overenskomsten har været praktiseret – ikke af overenskomstens senioritetsprincip udledes, at de har krav på at overtage stillinger på andre flytyper uden overkapacitet, som indehaves af piloter med lavere senioritet.

Sagen rejser dernæst det spørgsmål, om aftalen fra 2002 fortsat er gældende om, at alle piloter stationeret i København skal anses for tilknyttet A-330. Denne aftale blev indgået på et tidspunkt, hvor planen var, at A-330 efter en kort overgangsordning skulle erstatte B-757. Forudsætningerne for aftalen ændrede sig derfor, da Air Greenlands bestyrelse året efter traf beslutning om at beholde B-757 indtil videre. Dette udmøntede sig ved, at piloterne herefter blev fast fordelt på de to flytyper, og samtidig ophørte ordningen med, at alle piloterne havde ”krydstjek” på begge maskiner. Det er ikke godtgjort, at senioritetsprincippet blev tilsidesat ved stillingernes fordeling, og flyvechefens mail af 11. august 2003 forstås mest naturligt som en meddelelse om, at særaftalen omkring senioritet i CPH gruppen bortfaldt med den virkning, at overenskomsten herefter var gældende på sædvanlige vilkår. Det kan på denne baggrund ikke lægges til grund, at særaftalen er blevet opretholdt efter 2003, hvilket tillige understøttes af, at biddings efter 2003 har været udformet således, at de alene har vedrørt enten B-757 eller A-330.

Der er heller ikke oplyst omstændigheder, som giver grundlag for at antage, at A-330 og B-757 i henhold til parternes overenskomst skulle være at anse som en og samme flytype. Overenskomstens § 4.2.8, som Serviceforbundet har henvist til, er således en bestemmelse om, at tjeneste på A-330/B-757 kun kan foregå på UF arbejdsvilkår. Dette giver imidlertid ikke grundlag for generelt at sidestille disse flytyper i overenskomstens forstand, på samme måde som heller ikke § 4.2.7 giver grundlag for generelt at sidestille de flytyper, som er nævnt i denne bestemmelse, i overenskomstens forstand.

Det er endelig ikke godtgjort, at der skulle være aftalt eller praktiseret en særlig ordning for piloterne i København, hvorefter der i stedet for tilknytning til flytype ses på tilknytning til basen.

Det følger af det således anførte, at der herefter skal gives Air Greenland medhold i de nedlagte påstande.

Thi bestemmes:

Serviceforbundet skal anerkende,

1. at parternes overenskomst skal fortolkes således, at det ved den gennemførte udfasning af B-757 alene vil være piloterne, der er beskæftiget på denne flytype, der vil blive berørt, og således at Air Greenland A/S er forpligtet til at sørge for omskoling af de berørte piloter på denne flytype med henblik på omplacering til andre flytyper, hvor der kapacitetsmæssigt er behov for piloter, og
2. at Air Greenland A/S ved den gennemførte udfasning af B 757 ikke er forpligtet til at tage udgangspunkt i den generelle senioritetsliste for Fixed Wing, hvorfor Air Greenland A/S ikke vil være forpligtet til tillige at inddrage piloterne på A-330 i forbindelse med omskoling og omplacering af piloter i forbindelse med udfasningen af B-757.

Hver part skal betale egne sagsomkostninger og halvdelen af opmandens honorar.

København, den 12. juli 2010

Lene Pagter Kristensen