

## Protokollat og tilkendegivelse i faglig voldgift

Serviceforbundet  
for  
Air Greenland Cabin Union (ACU)  
*(advokat Jørgen G. Jacobsen)*  
mod  
Air Greenland A/S  
*(advokat Yvonne Frederiksen)*

*(om beregningsgrundlaget for produktionstillæg).*

Den 10. april 2013 afholdtes mundtlig forhandling i ovennævnte sag med forbundssekretær Toni Vagn Rytikønen, formand Thilde Waast, HR-chef Mads B. Christensen og advokat Christian K. Clasen som partsudpegede voldgiftsmedlemmer og undertegnede næstformand i Arbejdsretten Niels Waage som formand og opmand.

Klager nedlagde følgende påstande:

Indklagede tilpligtes at anerkende, at punkt. 6.1.1. vedrørende produktionstillæg skal fortolkes i overensstemmelse med gældende forståelse af flyvetidsbestemmelser, således at bestemmelsen gælder fra det tidspunkt, hvor den enkelte ansatte møder ind til det tidspunkt, hvor den enkelte ansatte forlader basen/sceduleringsstedet/stationeringsstedet m.v.

Indklagede påstod frifindelse og nedlagde endvidere følgende selvstændige påstand:

Klager tilpligtes at anerkende, at der i henhold til overenskomstens punkt. 6.1.1. sker optjening af produktionstillæg fra det tidspunkt, medarbejderen foretager check-in til medarbejderen foretager check-ud, men at optjening af produktionstillægget forudsætter, at flyet rent faktisk forlader medarbejderens hjemmebase (og dermed går off-block på hjemmebasen).

Anders Mark Jensen, Jørgen Erik Andersen, Morten Beyer, Morten Nielsen og Per Sørensen gav forklaringer.

Sagen procederedes.

Efter de partsudpegede voldgiftsmedlemmers votering tilkendegav opmanden, at **indklagede ved en opmandskendelse ville få medhold i de nedlagte påstande.**

Opmanden gav følgende begrundelse for dette resultat:

”Den bestemmelse, der er nævnt i de nedlagte påstande, findes i overenskomsten mellem Air Greenland AS og Serviceforbundet (2009-2012) og er sålydende:

”6.1.1.

Produktionstillæg

Når kabinebesætningsmedlemmet er på flyvetjeneste ydes et produktionstillæg på kr. 700.

For tjeneste fra 0-7,59 timer ydes 50 %.

For tjeneste fra 8-24,00 timer ydes 100 %.”

Sagens problem er, hvad udtrykket ”flyvetjeneste” i overenskomstens pkt. 6.1.1. nærmere dækker over.

Klager gør gældende, at udtrykket i overensstemmelse med internationale regler om hviletidsbestemmelser skal fortolkes således, at der er tale om flyvetjeneste, fra medarbejdere møder op for at arbejde om bord på et fly (check in) indtil medarbejderen ophører med arbejdet (check out), uanset om flyet faktisk kommer på vingerne (”off block”).

Indklagede gør gældende, at udtrykket skal fortolkes således, at der alene er tale om flyvetjeneste, hvis flyet faktisk kommer på vingerne (”off block”).

Opmanden finder, at en ren ordlydsfortolkning ikke giver tilstrækkelig vejledning ved fortolkningen af udtrykket, idet såvel klagers som indklagedes forståelse af udtrykket umiddelbart synes at kunne rummes af ordlyden.

Derfor skal der ses på, hvad der var baggrunden for, at bestemmelsen blev indsat i overenskomsten i 2006.

I overenskomstens 2002-udgave fandtes følgende bestemmelse i pkt. 6.1.:

”Når kabinebesætningsmedlemmet er på flyvetjeneste ydes dagpenge i henhold til de til enhver tid gældende regler og satser herom”.

Det er oplyst af indklagede – og ikke bestridt af klager – at indklagede i medfør af denne bestemmelse indtil 2005 udbetalte skattefrie dagpenge til medarbejderne i forbindelse med en flyvning. Disse kom kun til udbetaling, når flyet faktisk gik off block, hvilket efter de gældende regler for skattefrihed af dagpenge var en forudsætning for skattefriheden. Dagpengene udbetaltes endvidere – igen i overensstemmelse med skattereglerne – alene i forbindelse med flyvninger, der strakte sig ud over 5 timer.

Efter daværende driftschef Jørgen Erik Andersens forklaring lægges det endvidere til grund, at indklagede ved beregningen af de 5 timer – ud over selve den tid, hvor flyet var på vingerne – medregnede tiden fra check-in til block off og tiden fra landing (”on block”) til check out. Det lægges endvidere som ubestridt til grund, at indklagede i 2005 ophørte med at udbetale skattefrie dagpenge, efter at skattevæsnet havde givet indklagede et påbud om alene at medregne den faktiske flyvetid ved beregningen af den periode, i hvilken dagpenge blev optjent. Til gengæld blev der indgået en lokalaftale af 15. november 2005 med bl. a. følgende indhold:

”Tidligere har kabinebesætningsmedlemmer på flyvetjeneste modtaget dagpenge i henhold til de til enhver tid gældende regler og satser herfor...

For at motivere kabinebesætningsmedlemmerne til indgå aktivt i produktionen til trods for de ændrede beregningsvilkår, konverteres dagpenge til et skattepligtigt produktionstillæg. Som følge herefter er § 6.1 aftalt ændret til følgende:

Ændring:

Med virkning fra den 1. januar 2006 vil kabinebesætningsmedlemmer modtage et skattepligtigt produktionstillæg ved flyvetjeneste på 652,24 (fuldtidssats). Beregningen af det aktuelle produktionstillæg pr. person, sker i henhold til det før den 1. januar 2005 benyttede beregningsgrundlag, for udbetaling af skattefrie dagpenge...”

Det lægges efter Jørgen Erik Andersens forklaring til grund, at det var meningen med denne konvertering af de skattefrie dagpenge til et skattepligtigt ”produktionstillæg”, at medarbejderne økonomisk skulle stilles, som før skattevæsnet pålagde indklagede at beregne dagpengene alene på

grundlag af den tid flyet var off block. Der er derimod ikke grundlag for at antage, at det skulle have været parternes hensigt med lokalaftalen, at medarbejderne skulle stilles bedre end under den hidtidige ordning, hvilket ville have været tilfældet, hvis man antog, at medarbejderne også skulle have et produktionstillæg, når flyet ikke gik off block, idet det som nævnt er ubestridt, at de skattefrie dagpenge ikke blev udbetalt (og skattefriheden ikke kunne opnås), med mindre flyet gik off block. Det stemmer hermed, at lokalaftalen ligesom 2002-overenskomsten anvender udtrykket ”flyvetjeneste” som angivelse af, hvornår medarbejderne er berettiget til produktionstillægget henholdsvis skattefrie dagpenge.

2006-overenskomsten indeholder følgende bestemmelse i pkt. 6.1.:

”Produktionstillæg

Når kabinebesætningsmedlemmet er på flyvetjeneste ydes et produktionstillæg på kr. 670.

For tjeneste fra 0-4,59 timer ydes 0 %.

For tjeneste fra 5-11,59 timer ydes 50 %.

For tjeneste fra 8-24,00 timer ydes 100 %.”

Lokalaftale af 15. november 2005 træder ud af kraft i indeværende overenskomstperiode.”

Som sagen foreligger oplyst, er der intet grundlag for at antage, at det var meningen med denne bestemmelse, der også anvender udtrykket ”flyvetjeneste”, at indføre beregningsregler, der afveg fra lokalaftalen.

Også pkt. 6.1.1. i overenskomsten 2009-2012 anvender udtrykket ”flyvetjeneste”. Der må derfor – uanset at medarbejderne nu kunne få produktionstillæg også ved flyvninger kortere end 5 timer – være en stærk formodning for, at parterne fortsat gik ud fra, at udtrykket skulle forstås som i dagpengereglerne, lokalaftalen og 2006-overenskomstens pkt. 6.1.1. Denne formodning findes ikke afkræftet gennem de forklaringer om forløbet af overenskomstforhandlingerne i 2009, som er afgivet for voldgiftsretten”.

De partsudpegede medlemmer af voldgiftsretten afsluttede herefter sagen forligsmæssigt i overensstemmelse med opmandens tilkendegivelse og aftalte, at denne i skriftlig form parterne imellem skal tillægges virkning som en kendelse, jf. lov om Arbejdsretten og faglige voldgiftsretter § 28, stk. 4.

Roskilde, den 12. april 2013

Niels Waage