

Kendelse
af
6. januar 2015
i
faglig voldgift:

Cabin Attendants Union (CAU)
(advokat Asger Tue Pedersen)

mod

DI

som mandatar for
SAS Scandinavian Airlines System Denmark, Norway, Sweden A/S
(advokat Lisbeth Walthersdorf Katafai)

1. Uoverensstemmelsen

Sagen angår, om kabinepersonale kan begynde en tjenestegøringsperiode med et måltidsophold ("mealstop").

CAU har nedlagt følgende påstande.

Påstand 1

Indklagede tilpligtes at anerkende, at det følger af parternes overenskomst fra 2010 og tidligere overenskomster, at et "mealstop" ikke kan begynde en tjenestegøringsperiode.

Påstand 2

Indklagede skal til klager betale en efter voldgiftsrettens skøn fastsat bod.

DI for SAS har påstået frifindelse.

2. Sagens behandling ved faglig voldgift

Sagen er forhandlet den 10. december 2014 for en faglig voldgiftsret med undertegnede, fhv. højesteretspræsident Børge Dahl, som formand og opmand med følgende sidedommere: formand Merete Scheel og bestyrelsesmedlem Jørn Fink udpeget af CAU, underdirektør Niels Grøn Fa-bech og chefkonsulent, advokat Peer Laier, udpeget af DI.

Der blev afgivet forklaring af Steen Vendelboe, tidligere forretningsfører i CAU, Tobias Bang, planner i SAS, og Arne Sørensen, tidligere forhandlingschef i SAS.

Steen Vendelboe har om sig selv forklaret, at han fra 2005 til 2014 var forretningsfører i CAU, hvis sekretariat ud over forretningsføreren består af 2 kontormedhjælpere. Inden da havde han i 27 år været ansat i SAS, fra 1992 med ansvar bl.a. for overenskomstforhandlingerne med det flyvende personale. Under tiden i CAU deltog han i overenskomstforhandlingerne sammen med foreningens formand, der havde den primære rolle, og øvrige bestyrelse.

Tobias Bang har om sig selv forklaret, at han har arbejdet i SAS siden 1987, de seneste år i en lille gruppe, "Union Agreement", med offentlige regelsæt og kollektive overenskomster. Grup-

pen står for fortolkningen af offentlige regelsæt og kollektive overenskomster og melder ud til organisationen, hvad der gælder. Ved overenskomstforhandlingerne i 2010 var han ikke med i SAS' forhandlingsdelegation, der bestod af Jørgen Nystrøm og Arne Sørensen, men indgik i dennes baggrundsgruppe.

Arne Sørensen har om sig selv forklaret, at han tidligere har været ansat i SAS i knap 43 år. Fra midten af 1980'erne og til udgangen af juni 2010 sad han i HR's forhandlingsafdeling. Han har som personale- og forhandlingschef været forhandlingsleder ved overenskomstforhandlingerne med bl.a. flypersonalet i 2006, 2007 og 2010.

Da der efter procedure og votering ikke blandt de partsudpegede medlemmer af voldgiftsretten var flertal for en afgørelse, træffes denne af opmanden. Parterne er enige om, at det kan ske uden fuldstændig sagsfremstilling og gengivelse af forklaringer og procedurer.

3. Opmandens bemærkninger

3.1. Overenskomstgrundlaget

Det hedder i 2010-overenskomsten mellem SAS og CAU bl.a.:

” §6 Tjenestegøringsbestemmelser.

Bestemmelser vedrørende flyvetid, tjenestegøring og fritid for Cabin Crew i Danmark.

...

A. Definitioner.

Afvikling:	Faktisk afvikling af planlagt tjeneste fra kl. 00:00 før planlagt check-in på hjemmebase til check-out på hjemmebase; herunder ændringer til planlagt tjeneste. ...
Disponering:	Vedligehold af og ændringer til scheduleret tjeneste frem til kl. 24:00 før planlagt check-in på hjemmebase.
Kortruteområde:	Kortruteområdet er defineret som et område indenfor +/- 2 standard-tidszoner regnet med udgangspunkt i skandinavisk normaltids; d.v.s. et område, som omfatter tidszonerne -1 til og med +3 UTC. Mod syd er dette område afgrænset af 34. nordlige breddegrad.
Flyvetid:	Tiden fra block-off til block-on.

...

Kortrutetjeneste:	Tjenestegøring indenfor kortruteområdet.
Langrutetjeneste:	Tjenestegøring udenfor kortruteområdet.
Planlægning:	Schedulering og disponering.
Produktion:	Med produktion menes alt arbejde CC udfører for SAS; herunder flyvetjeneste
Schedulering:	Udarbejdelse af tjenestegøringsskema (schedule) frem til udgivelse af dette (crew slip)

...

Standby: Med standby menes reservetjeneste.

...

Tjenestegøringsperiode: En periode med tjenestegøring regnet fra check-in til check-out og afgrænset af minimum hvile før og efter.

...

B. Administrative bestemmelser.

...

2. Schedule.

Der oprettes en tjenesteplan (schedule), som omfatter hel kalendermåned og publiceres, så CC har adgang til denne senest d. 16 i måneden før aktuel schedules påbegyndelse.

C.1. Tjenestegøring; kortrute.

1. Tjenestegøring.

- 1) Som tjenestegøring regnes:
 - a) Tjeneste fra check-in før start til check-out efter sidste landing i tjenestegøringsperiode.
 - ...
 - c) Tjenestefrit ophold på hjemmebase af varighed mindre end minimum hvile.
 - d) Tiden fra fastsat mødetid til tjenestegøringens afslutning ved møder, nødtræning, kurser og anden marktjeneste af kortere varighed end en uge. (Ved møder kan skabelontid anvendes efter aftale herom).
 - e) Standby. Tjenestegøringstid ved standby beregnes med flg. faktor:
 - i. hjemme: 0,25
 - ii. hotel: 0,33
 - iii. lufthavn: 1,0
 - iv. i scheduleringen beregnes al standby med faktor 0,7 for at sikre fuldgode standby. Efter schedulerelease beregnes standby med faktorer, som angivet i i), ii) og iii)

...

G. Check-in / Check-out.

1. Kortrute.

Check-in-tid er på kortruter (inkl. charter) som følger:

- 1:00 tm. på base CPH, ARN og OSL
- 1:15 tm. på base CPH, ARN og OSL ved flyvning på widebody-fly (til passiv dog 1:00 tm.).
- 0:45 tm. på udestination

Ved kombination af mark- (standby undtaget) og aktiv flyvetjeneste i samme tjenestegøringsperiode skal der mellem mark- og flyvetjeneste planlægges med check-in som anført ovenfor.

...

Check-out-tid er 0:15 min..

2. Langrute.

Check-in-tid er på langruter som følger:

- 1:30 tm. på base ARN, CPH og OSL (1:00 tm. single-aisle)
- 1:00 tm. på udestination
- 1:00 tm. til passiv første leg.

Check-out-tid er 0:30 tm..

...

K. Meals.

1. Meals; kortrute.

I en tjenestegøringsperiode, som inkluderer flyvetjeneste, hvor tjenestegøringstid fra check-in / tjenestens påbegyndelse til sidste block-on i tjenestegøringsperioden planlagt overstiger 6:00 tm., skal CC have et måltidsophold alternativt adgang til et varmt måltid lastet ombord. (Varm morgenmad kan aldrig lastes).

- a) Måltidsophold i tjenestegøringsperiode, som inkluderer flyvetjeneste, skal planlagt påbegyndes senest 6 tm. regnet fra check-in.

- b) Opholdets længde skal på hjemmebase være på mindst 1:30 tm. regnet fra block-on til block-off. Ved uregelmæssigheder / forsinkelse kan opholdets længde reduceres til 1:15 tm. regnet fra block-on til block-off.
- i) CC skal have mindst 30 min. "ved bordet".
- c) Ved måltidsophold på udestination skal opholdets længde planlagt være mindst 60 min.
 - i) Måltidsophold på udestination forudsætter gennemgående fly og varmt måltid lastet ombord. Måltid skal lastes ombord, selvom opholdet evt. er 1:30 tm. eller mere.
 - ii) CC skal have mindst 20 min. "ved bordet".
 - iii) Ved uregelmæssigheder / forsinkelser i forhold til det planlagte ground stop, der medfører, at ground stop bliver kortere end 60 min., og der ikke kan afholdes 20 min. "ved bordet", pålægges det purseren/SCC at respektive spisepauser afholdes under flyvning.
- d) På ruter med leglængde mere end 2 timer og et ground stop mindre end 60 min., hvor der skal afvikles måltidsophold og varmt måltid lastet ombord, flyves med servicebemanding; i.e. bemanding med én udover minimum efter gældende JAR Ops-regler. Såfremt spisepausen i disse tilfælde ikke kan afvikles på groundstoppet, pålægges det purseren/SCC at respektive spisepauser afholdes under flyvning. Dette er aktuelt på ATH, NCE, LED, MAD, DUB og SVO.

Hvis den samlede planlagte tjenestegøringstid regnet fra check-in til sidste block-on overstiger 8:30 tm. skal der yderligere lastes en sandwich, vand og et stykke frugt.

På alle afgangene frem til STD 07:59 skal der endelig lastes kold morgenmad, frugt og vand.

...

2. Meals; langrute.

1. Senest 6:30 tm. regnet fra check-in skal SAS sørge for, at CC har tilgængelighed til et varmt måltid mad.
 - a) Flyvetjenesten skal planlægges med mulighed for minimum 0:30 tm. ophold i tjenesten for spisning ombord.
 - b) Ved non-stop flyvning, hvor flyvetiden overstiger 10:00 tm., skal flyvetjenesten planlægges med mulighed for 2 gange 0:30 tm. ophold i tjenesten for spisning ombord.
 - c) På alle flyvninger skal SAS garantere tilgængelighed til såkaldt "make-your-own-sandwich"-arrangement.
 - d) På A319 reserveres Assigned mealseats. Med nuværende konfiguration betyder dette en stolerække med 3 sæder bagerst i kabinen."

Parterne er enige om, at Overenskomstens bestemmelser om ”mealstop” skal ses på baggrund af reglerne i luftfartslovgivningen og SAS Operational Manual. Det følger af luftfartslovens § 50, at tjenstgørende kabinepersonale skal være ”fit for flight”, dvs. i stand til at gøre tjeneste på fuldt betryggende måde. I Statens Luftfartsvæsens notat af 16. maj 2007 om flyve- og hviletidsregler i dansk luftfart hedder det bl.a., at luftfartsselskabernes driftshåndbøger skal godkendes af SLV og ”beskrive den enkelte arbejdstagers pligt til at sige fra, hvis denne er ude af stand til at gøre tjeneste på fuld betryggende måde”. Det bemærkes i notatet, at mange af luftfartsselskaberne har kollektive overenskomster, som er mere begrænsende for arbejdstagers mulige produktion end det, myndighedsforskrifter giver mulighed for, og at myndighedsforskrifterne ikke er til hinder for sådanne kollektive overenskomster.

I Rådets forordning (EØF) nr. 3922/91 af 16. december 1991 om harmonisering af tekniske krav og administrative procedurer inden for civil luftfart som ændret ved Kommissionens forordning (EF) nr. 859/2008 af 20. august 2008 indeholder bilag III, subpart Q om flyve- og tjenestetidsbegrænsninger samt hvilebestemmelser, under OPS 1.1095 bl.a. følgende definitioner:

”1.1. ›Udvidet flyvebesætning‹

En flyvebesætning, der består af flere personer end det påkrævede mindsteantal for den pågældende flyvemaskine, og hvor hvert flyvebesætningsmedlem kan forlade sin post og blive erstattet af et andet passende kvalificeret flyvebesætningsmedlem

1.2. ›Bloktid ‹

Tidsrummet mellem en flyvemaskines første manøvrering fra standpladsen med henblik på start og til parkering af flyvemaskinen på standpladsen og standsning af alle motorer eller propeller.

1.3. ›Pause‹

En periode, der tæller som tjenesteperiode, men hvori besætningsmedlemmer fritages for alle opgaver, og som er kortere end en hvileperiode.

1.4. ›Tjeneste‹

Enhver opgave, som et besætningsmedlem skal udføre i forbindelse med en AOC-indehavers virksomhed. Medmindre der er fastsat specifikke regler i denne forordning, fastlægger myndigheden, hvorvidt og i hvilken udstrækning standby skal betragtes som tjeneste.

1.5. ›Tjenesteperiode‹

En periode, der begynder, når et besætningsmedlem af luftfartsforetagendet pålægges at påbegynde tjeneste, og som slutter, når besætningsmedlemmet fritages for alle opgaver.

1.6. ›Flyvetjenesteperiode (FDP)‹

En flyvetjenesteperiode (FDP) er en hvilken som helst periode, hvor en person udfører opgaver i et luftfartøj som medlem af besætningen. FDP begynder, når et luftfartsforetagende anmoder et besætningsmedlem om at møde til en flyvning eller en række af flyvninger; den ophører ved afslutningen af den sidste flyvning, hvor vedkommende er tjenestegørende besætningsmedlem.”

I bilaget er der under OPS 1.1090 punkt 3 og 4 bestemmelser om henholdsvis luftfartsforetagendets og besætningsmedlemmers ansvar for, at flypersonalet er ”fit for flight”. Under OPS 1.1130 om forplejning hedder det:

”Der skal være mulighed for at indtage mad og drikke for at undgå enhver uheldig påvirkning af et besætningsmedlems præstationsevne og navnlig når FDP [flight duty period] overstiger seks timer.”

SAS Operational Manual, OM-A, indeholder i afsnit 6 om ”Health Precautions” bl.a. følgende bestemmelse:

”3. *Meal Precautions prior to and during Flight*3.1. *Meal Consumption*

Crew shall have regular meals during flight duty. No period between two meals may exceed 6 hours. The CDR may only decide to stray from this rule under exceptional circumstances. Flight service should not be started on an empty stomach. ...

3.2. *Fasting*

Fasting is not permitted during and in connection with active duty, mainly due to the obvious risk of plunging blood sugar values, impaired job performance and consequential impact on flight safety. Crew are responsible for providing the body with fluids and nutritious meals prior to and during flight duty in accordance with normal meal schedules.”

Steen Vendelboe har om Overenskomsten uimodsagt forklaret, at ”check-in-tid” er det tidspunkt, hvor den ansatte ”CC”, ”cabin crew”-medarbejder, skal møde. Tidspunktet er i København normalt en time før planlagt ”block off”, dvs. tidspunktet for fjernelse af bremseklods fra flyet, og er fastsat, så der er den fornødne og tilstrækkelige tid til at forberede flyvningen. Hele besætningen på det pågældende fly mødes 15 – 20 minutter efter ”check-in-tid” til en sikkerhedsbriefing og skal være i flyet 30 minutter før afgang. ”Block on” er det tidspunkt, hvor flyet efter landing på sin standplads ved ”gate” får lagt bremseklods på. ”Check-out-tid” er 15 minutter efter, så der er tid til at kontrollere og forlade flyet og arbejdspladsen.

Steen Vendelboe har endvidere uimodsagt om Overenskomstens § 6, litra K, forklaret, at alternativet ”adgang til et varmt måltid lastet om bord” ikke giver mulighed for afholdelse af ”mealstop” på flyet – der skal være et flyophold på mindst 60 minutter og mulighed for at indtage måltidet ved et bord uden for flyet i en kantine eller andetsteds i mindst 20 minutter.

Steen Vendelboe og Arne Sørensen har samstemmende forklaret, at der ikke ved overenskomstforhandlingerne har været nogen drøftelse af, om et ”mealstop” kunne lægges ved arbejdstidens begyndelse eller tidligere end den efter § 6, litra K, nr. 1, litra a, senest mulige. Efter deres samstemmende forklaringer var fokus på, at der var tid ”ved bordet” – 30 minutter i København, 20 minutter ude og en ekstra CC, ”servicebemanding”, som angivet i § 6, litra K, nr. 1, litra d, så der reelt var mulighed for at sidde ned og spise.

Det lægges i øvrigt i overensstemmelse med Steen Vendelboes forklaring til grund, at CAU med SAS har drøftet, hvorledes der med ”soft rules” kunne opnås en fysiologisk fornuftig arbejdstidstilrettelæggelse. Kabinpersonalet skal give møde med fuld mave og har efter myndighedernes regler krav på et måltidsophold senest efter 6 timer. CAU har med SAS drøftet, om det skulle være efter 2, 3, 4 eller 5 timer, og under drøftelserne påpeget det uhensigtsmæssige i efter overnatning i Aalborg og en flyvning til København at få et ”mealstop” i København og derved blive sat til at spise for anden gang inden for en time. Der er imidlertid ikke kommet noget ud af disse drøftelser – SAS har hver gang sagt nej til flere regler, fordi det ville gøre planlægningen mere besværlig.

3.2. SAS' arbejdstilrettelægning

Det lægges efter de afgivne forklaringer og de fremlagte eksempler på "roster" med tjenestegøring indledt med "mealstop" for forskellige medarbejdere henholdsvis den 13. december 2010, den 9. maj 2011, den 19. maj 2011, den 24. juni 2011 og 20. januar 2012 og bevisførelsen i øvrigt til grund, at SAS ikke i de månedlige arbejdsplaner "schedulerer" en medarbejder således, at vedkommende skal møde ind til et "meal-stop", men at det i et begrænset antal tilfælde er sket, at en medarbejder på "standby" er blevet kaldt til tjeneste, som er indledt med et "mealstop". Det lægges endvidere til grund, at indkaldelse af en medarbejder på "standby" til tjeneste indledt med et "mealstop" kun er sket i tilfælde, hvor den indkaldte har skullet gå ind i en besætning med en længere tjenestegøringsperiode på det tidspunkt, hvor besætningen efter en flyvning til København har skullet have et "scheduleret" måltidsophold i København. Sådant indkaldelse er sket efter SAS-afdelingen Union Agreements udsendelse af Nyhedsbrev af 15. april 2009 til alle i "Crew Planning", hvori det om Overenskomstens § 6, litra K, nr. 1, litra d, bl.a. hedder:

"Siden aftalens indgåelse er yderligere destinationer kommet til, der kan i et nyt trafikprogram flyves hurtigere til enkelte af destinationerne, hvorved leglængden kommer ned på 2 timer eller mindre.

Vær også opmærksom på at når der er planlagt et mealstop inden den enkelte flyvning, er der ikke krav om servicebemanding.

Hvis der skulle opstå en mangel på en flight hvor mealstop er planlagt inden, kan løsningen være at kalde 2 nye CC til flighten hvis det ikke er muligt at give mealstop inden. Det er også muligt at kalde på standby, give waiting, mealstop og derefter flyvning. Dette er også en løsning når der opereres med CRJ, hvor servicebemanding ikke er en mulighed."

I eksemplet fra den 13. december 2010 indkaldtes en medarbejder på "standby" til at møde 15.20 for efter "mealstop" til 15.55 at deltage i en returflyvning til Milano (16.55 – 19.00, 19.55 – 22.00) med check-in 15.55 og 55 minutter i Milano og check-out 22.15.

I eksemplet fra den 9. maj 2011 indkaldtes en medarbejder på "standby" til at møde 07.50 for efter "mealstop" til 09.25 at deltage i en returflyvning til Nice (10.05 – 12.50, 13.40 – 16.05) med check-in 09.25, 50 minutter i Nice og check-out 16.20.

I eksemplet fra den 19. maj 2011 indkaldtes en medarbejder på ”standby” til at møde 07.05 for efter et ”mealstop” til 09.05 at deltage i en returflyvning til Budapest (10.05 – 13.35, 14.15 – 15.40) med check-in 09.05, 40 minutter i Budapest og check-out 15.55.

I eksemplet fra den 17. juni 2011 indkaldtes en medarbejder på ”standby” til at møde for at deltage i en returflyvning til Madrid (08.55 – 12.15, 13.10 – 16.25) med check-in 07.55, 55 minutter i Madrid og check-out 16.40, hun afslog at møde tidligere end 07.55 for at holde ”mealstop”.

I eksemplet fra den 26. januar 2012 indkaldtes en medarbejder på ”standby” til at møde kl. 15.15 for efter et ”mealstop” at deltage i en returflyvning til Dublin (16.50 – 18.10, 18.55 – 22.05) med check-in 15.50, 45 minutter i Dublin og check-out 22.20.

3.3. Overenskomstens forståelse

Hovedspørgsmålet under sagen er, om det er i strid med Overenskomstens § 6, litra K, nr. 1, hvis en tjenestegøringsperiode indledes med et måltidsophold.

Efter ordlyden af Overenskomstens § 6, litra K, nr. 1, skal medarbejderen ”i en tjenestegøringsperiode”, hvor tjenestegøringstiden fra check-in til sidste block-on overstiger 6 timer, ”have et måltidsophold”, og det skal i medfør af litra a ”planlagt” påbegyndes ”senest 6 timer regnet fra check-in”.

Ordet ”ophold” angives i Den Danske Ordbog udgivet af Det Danske Sprog- og Litteraturselskab at være synonymt med ”pause”, når det – som i Overenskomsten – anvendes om ophold i en aktivitet som f.eks. arbejde, der foregår over et tidsrum. Efter en naturlig sproglig forståelse af Overenskomsten må ”måltidsophold” og det af parterne synonymt herved anvendte ”mealstop” da også forstås som en spisepause – en betegnelse, der udtrykkeligt anvendes i litra d. En forståelse i overensstemmelse med ordlyden understøttes af, at det er angivet, at opholdet skal være planlagt til at begynde senest 6 timer efter tjenestegøringen er begyndt. Den understøttes også af, at det må antages at være forudsat, at personalet som led i at møde til flyvning ”fit for flight” har spist hjemmefra – ikke møder til flytjeneste ”on an empty stomach”, jf. SAS-Operational Manual, afsnit 6, punkt 3.1.

Overenskomsten må på denne baggrund forstås således, at tjenestegøring skal ”scheduleres”, så planlagte tjenestegøringsperioder ikke kan indledes med et måltidsophold. SAS har da efter det oplyste heller aldrig ”scheduleret” tjenestegøring således, at en tjenestegøringsperiode indledes med et måltidsophold.

Litra K må imidlertid samtidig forstås med respekt af baggrunden for og formålet med ”standby” og reservetjenestes særlige karakter.

At ordinær tjenestegøring skal ”scheduleres”, så en tjenestegøringsperiode ikke indledes med et måltidsophold, betyder derfor ikke, at det er overenskomststridigt med kort varsel at indkalde en medarbejder, der står ”standby” – har reservetjeneste – på den måde, at den indkaldte går ind i en anden medarbejders sted på det tidspunkt i den anden medarbejders længere planlagte tjenestegøringsperiode, hvor der er planlagt et måltidsophold. Meningen med ”standby” er jo bl.a. at kunne sætte en reserve ind, hvor personale, som efter ”schedule” skulle have udført arbejdet, falder fra. Når frafald f.eks. sker efter en flyvning til København med planlagt måltidsstop i København efterfulgt af en flyvning ud af København, er det således ikke overenskomststridigt, at en medarbejder på ”standby”, indkaldes til at tage over ved at møde frem til et måltidsstop, som i givet fald skal begynde senest 30 minutter før check-in-tid for den pågældende flyvning.

Det bemærkes, at litra K, nr. 1, ikke tilsidesættes, alene fordi der går mere end 6 timer efter et måltidsophold til sidste ”block-on”. Litra K, nr. 1, er ikke en regel om et måltid mindst hver 6. time, men en regel om, at der, når den planlagte tjenestegøringsperiode overstiger 6 timer, skal være et måltidsophold senest 6 timer efter check-in.

Det følger af det anførte, at CAU har ret i påstand 1 for så vidt angår ”schedulerede” tjenestegøringsperioder, men ikke for så vidt angår den form for reservetjeneste, som sagen konkret angår. Det er ikke i strid med Overenskomsten, at en medarbejder på ”standby” erstatter en kollega begyndende med et ”mealstop” på den resterende del af en ”scheduleret” tur, som ikke er i strid med Overenskomsten for dem, der er med på hele den ”schedulerede” tur. Påstanden er derfor for bredt formuleret til, at den fuldt ud kan tages til følge. Det er endvidere ikke under sagen nærmere belyst, om der forekommer andre typer af reservetjeneste, og hvorledes disse i givet fald skal bedømmes. Hertil kommer, at der må ske frifindelse for påstand 2, da der ikke med de

fremlagte konkrete sager er godtgjort, at SAS har begået brud på Overenskomstens ”måltidsbestemmelse”. Det findes på den baggrund rettest i det hele at tage indklagedes påstand til følge.

Thi bestemmes:

Indklagede, DI for SAS Scandinavian Airlines System Denmark, Norway, Sweden A/S, frifindes.

Hver part bærer egne omkostninger ved sagens behandling og halvdelen af udgiften til opmand.

Børge Dahl