

## **Kendelse**

**afsagt den 21. februar 2018**

**i faglig voldgift (FV 2017.0139)**

**Dansk Pilotforening  
(advokat Karen-Margrethe Schebye)**

**mod**

**DI  
som mandatar for  
Scandinavian Airlines System  
Denmark, Norway, Sweden  
(chefkonsulent Iben Hjerrild Jurcenoks)**

### **1. Parternes uoverensstemmelse**

Sagen drejer sig om, hvorvidt Scandinavian Airlines System Denmark, Norway, Sweden (SAS) i henhold til en aftale, Ferieaftalen af 20. december 2016, indgået mellem SAS og Dansk Pilotforening (DPF) har pligt til at udlægge hovedferie i månederne maj og september til piloter i 10. ferierotation, der ifølge aftalen ikke kan afholde hovedferie i månederne juni, juli og august.

### **2. Sagens indbringelse for og behandling ved faglig voldgift**

Arbejdsretten har den 5. oktober 2017 udsat sagen på fagretlig behandling og eventuel faglig voldgift, jf. arbejdsretslovens § 10, stk. 1, sidste pkt. Klager har afgivet klageskrift af 15. november 2017 med bilag A-E. Indklagede afgav den 5. december 2017 svarskrift med bilag 1-4. Klager afgav replik den 22. december 2017, og indklagede afgav duplik den 17. januar 2018 med bilag 5-6.

Sagen blev mundtligt forhandlet den 30. januar 2018 i DI, H.C. Andersens Boulevard 18, København, med følgende partsudpegede medlemmer:

Udpeget af klager: Jesper Schjeldahl og Søren Saysette-Rasmussen.

Udpeget af indklagede: Niels Grøn Seirup og Lars Bruhn.

Som opmand er udpeget undertegnede højesteretsdommer Hanne Schmidt.

Procedør for klager: Advokat Karen-Margrethe Schebye.

Procedør for indklagede: Chefkonsulent Iben Hjerrild Jurcenoks.

Der blev afgivet forklaring af A, DPF, B, Manager Union Agreements, SAS, og C, Forhandlingschef, SAS.

Da der efter forhandling og votering ikke blandt de af parterne valgte medlemmer af voldgiftsretten kunne opnås enighed om eller flertal for en afgørelse, træffes afgørelsen af opmanden.

### **3. Påstande**

Klager, Dansk Pilotforening (DPF), har nedlagt påstand om, at indklagede, Scandinavian Airlines System Denmark, Norway, Sweden (SAS), tilpligtes at anerkende, at SAS har pligt til at udlægge hovedferie i maj og september for piloter i 10. ferierotation.

Indklagede, SAS, har nedlagt påstand om frifindelse.

#### 4. Sagsfremstilling

Mellem DPF og SAS var i overenskomsten af 2012 (kaldet den grønne bog) indgået en aftale om ferie, der bl.a. indeholdt følgende bestemmelser:

##### **"CPH 8.1. Semester**

###### 8.1.1 Semesternes længde

Semester utgår med 42 kalenderdage per år.

...

###### 8.1.4. Semesteråret

Ferieåret og optjeningsåret følger den til enhver tid gældende ferielov.

...

###### 8.1.5. Semestertildeling

Det lægges til grund, at der gælder to forskellige ferieordninger – "ferielovsferie" og for piloter på L/H även en "rotationssemesterordning".

###### 8.1.6. "Feriелovsferie"

Den ansatte åtnjuter årligen semester vid den tidpunkt som SAS fastställer efter samråd med enskild pilot, dock med tillämpning av gällande rotations- og biddingprinciper vid resp besättningsbas.

Semestern kan delas men under en period omfattande månaderna juni, juli och augusti skall alla piloter inom varje tjänstgöringsgrupp beredas semester omfattande minst 17 sammanhängande kalenderdage.

Ledighetsperiod, som omfattar hel sommarsemesterledighet under perioden juni-augusti enligt ovan, skall för pilot i VG omfatta minst 21 kalenderdage inklusive 4 fridage (...) som kan utläggas valfritt helt eller delvis före eller efter semesterperioden, om ej annat överenskommit efter samråd med den enskilde piloten.

...

Flyttning af sommarsemester.

Alla piloter skal beredas tilfælde til semester under perioden juni-augusti.

För pilot, som söker och får beviljad utflytt av 17 dagars semester under perioden juni-augusti, utgår härav flyttad semester med 50% tillägg (= 8 dage).

För pilot, som önskar förlägga halva sommarsemestern (åtta dage) til perioden september-maj, utgår fyra dage som kompensation."

SAS havde udsendt "Administrative retningslinjer for udlægning af ferie/F7 for Flight Crew", der var gyldige fra 1. januar 2011. I retningslinjerne hedder det bl.a.:

"I tillæg til kollektivaftalens bestemmelser § 8 er nedenstående retningslinjer udarbejdet og sammenstillet af SAS. Disse er godkendt af DPF.

...

1. Definitioner

Ferieår: Ferieåret løber fra 1. maj til 30. april næstfølgende år.  
 Optjeningsår: Ferieoptjeningsåret er forudgående kalenderår.  
 Hovedferieperiode: Perioden 01. juni til og med 31. august.  
 Restferieperiode: Perioden 01. september – 31. maj.”

DPF og SAS indgik i 2015 en ny overenskomst af 31. marts for SAS ansatte piloter i Danmark, der indeholdt regler om ferie i § 8. Af bestemmelsen i § 8 fremgår bl.a.:

**” § 8 Ferie.**

Ferielovens bestemmelser er gældende.

Der optjenes 25 feriedage pr. år. Retten til ferie optjenes og afholdes i overensstemmelse med principperne i ferieloven.

...

**Stk. 1 Ferieperioder og tildeling**

Der er 3 ferieperioder, hovedferie, efterårsferie og restferie.

**Stk. 2 Hovedferieperioden**

Piloten har ret til minimum 21 kalenderdages fritidsperiode i hovedferien, som består af månederne juni, juli og august.

...

Der er 10 sommerferierotationer for piloter, som tjenestegør på dobbelt aisle fly, hvor piloten indgår i et kontinuerligt mønster. 10. rotation i henhold til stk. 4.

**Stk. 3 Efterårsferie og restferie**

Efterårsferieperioden omfatter månederne sep. til jan., restferieperioden månederne feb. til maj. Fortrinsret til at vælge ferie i efterårs/restferieperioden har pilot i følgende prioritetsorden:

- Pilot i 10. ferierotation har fortrinsret til at vælge efterårsferie eller restferie.
- Pilot, som har udflyttet ferie fra hovedferieperioden, har fortrinsret til at vælge ferie i efterårsperioden eller restferieperioden.
- Pilot, som er tildelt de to første eller to sidste rotationer, har fortrinsret til at vælge efterårsferie hhv. restferie.

Gældende for 10. rotation: Tildeling af ferie i efterårs/restferie perioden sker ved hovedferietildelingen.

**Stk. 4. Udflytning af ferie fra hovedferieperioden**

Pilot, som ønsker at afstå fra ferie i hovedferieperioden og bevilliges dette af SAS, kompenseres med 50% af afståede VA-dage i hovedferieperioden.”

Samtidig indgik parterne aftale af 31. marts 2015 vedrørende implementering af ny hovedaftale. Af denne aftale fremgik, at DPF og SAS i forbindelse med forhandlingen af overenskomsten havde påbegyndt arbejdet med et nyt feriesystem for at afdække mulighederne for at optimere det nuværende feriesystem for begge parter. Af aftalen fremgik bl.a.:

”For ferie i aftalens § 8 gælder følgende indtil nyt feriesystem er aftalt:

Formålet med ferieaftalen er, at antallet af ferie-/fridage skal være uforandret i forhold til nuværende system.

- Ferie 2015 udlægges i henhold til den pr. dags dato gældende aftale. Derunder bevares pilotens rettighed til F7-dage i samme periode. ...
- 10. ferierotation træder ikke i kraft før nyt feriesystem aftales med DPF."

Af en meddelelse udsendt af SAS om "Sommarrotationer 2016 longhaul" fremgår det, at der ikke bliver større forandring af sommerferien 2016 i Danmark. Rotationernes rulning er uforandrede, og den 10. ferierotation bliver ikke implementeret i Danmark 2016. Dog har danske piloter mulighed for at gøre et midlertidigt bytte til 00 gruppen.

Den 20. december 2016 indgik SAS og DPF en ny ferieaftale. Om aftalens genstand fremgår af den underskrevne aftale, at overenskomstens § 8 af 31. marts 2015 erstattes af aftale vedlagt som bilag 1.

I forsiden til bilag 1 hedder det bl.a.:

### **"Justering af overenskomst mellem SAS og DPF 2015**

...

#### **Intention**

Det er aftalt at § 8 i overenskomsten mellem DPF og SAS gældende fra den 1. april 2015 ikke er gældende, og at § 8 i overenskomsten erstattes af bilag 1 nedenfor.

Parterne er enige om, at principperne vedrørende ferie i § 8.1 (CPH 8.1. Semester) fra "den grønne bog" videreføres, med enkelte ændringer som fremgår af bilag 1.

Det er intentionen, at den 10. ferierotation indføres fra og med ferieåret 2017/2018 på LH i henhold til tekst i bilag 1.8.6. [rettelig 8.1.6 – tilføjet her]

Intentionen er således at videreføre principperne fra ferieafsnittet § 8.1 for CPH baserede piloter fra den seneste underskrevne "grønne bog". Samtidig indføres den 10'ende ferierotation for dobbelaisle piloter. ..."

Bilag 1 indeholder bl.a. følgende bestemmelser:

### **"Bilag 1**

#### **§ 8. Ferie og tjenestefrihed.**

Den danske ferielovs bestemmelser er gældende.

#### **CPH 8.1 Semester**

##### **8.1.1. Semesterens længde**

Semester utgår med 42 kalenderdage per år.

...

#### 8.1.4. Semesteråret

Ferieåret og optjeningsåret følger den til enhver tid gældende ferielov

...

#### 8.1.5. Semestertildeling

Det lægges til grund, at der gælder to forskellige ferieordninger – ”ferielovsferie” og for piloter på L/H även en ”rotationssemesterordning”.

#### 8.1.6. ”Ferieovsferie”

Den ansatte åtnjuter årligen semester vid den tidspunkt som SAS fastställer efter samråd med den enskild pilot, dock med tillämpning av gällende rotations- og biddingprincipper vid resp besättningsbas.

Der er 10 sommerferierotationer for piloter, som tjenestegør på dobbelt aisle fly, hvor piloten indgår i et kontinuerligt mønster. Én rotation, ”10.” ferierotation afholder ikke ferie i månederne juni, juli og august.

- Pilot i ”10.” ferierotation kompenseres med 50% afståede VA-dage i hovedferieperioden, juni, juli og augusti.
- Tildeling af efterårs/restferie til pilot i ”10.” ferierotation sker senest ved hovedferietildelingen.
- Pilot i ”10.” ferierotation kan vælge efterårsferie eller restferie. Dock kan maksimalt 25% av de i grupp 00 placera önskemål som ligger i respektive attraktiva period (höstlov, jul og nyår, sportlov og påsklov).

Semestern kan delas men under en period omfattande månaderna juni, juli och augusti skal alla piloter inom varje tjänstgöringsgrupp beredas semester omfattande minst 18 sammanhängande kalenderdagar.

...

#### Flytning av sommarsemester

Alla piloter skal beredas tilfälle til semester under perioden juni-augusti.

For pilot, som søker och får beviljad utflytt av 18 dagars semester under perioden juni-augusti, utgår härav flyttad semester med 50% tillägg, (=9 dagar).

For pilot, som önsker förlägga halva sommarsemestern (9 dagar) til perioden september-maj, utgår fyra dagar som compensation.”

I begyndelsen af 2017 udsendte SAS ”Biddinginfo sommaren 2017 A 330/340”, hvoraf bl.a. fremgår, at rotation 00A (10. ferierotation) ikke har ferie i ferieperioden 1. juni til 31. august 2017. Endvidere fremgår bl.a.:

”Har du rotation 00A?”

- Meddela senast 28 februari den semester du önsker i perioden 01sep17-31maj18 for OSL og STO og 01sep18-30apr18 for CPH i stället för sommarferien.”

DPF skrev herefter i en mail af 16. marts 2017 til C, SAS, bl.a.:

”Som jeg har forstået det af nedenstående mail fra B, er det SAS’ opfattelse, at piloter i 10. ferierotation ikke skal have sommerferie i perioden fra den 1. maj til den 30. september.

Såfremt dette er korrekt forstået, skal DPF hermed indkalde til § 23 møde, idet det er DPF’s opfattelse, at dette er i strid med de gældende regler om ferie i overenskomsten og ferieloven.”

Parterne afholdt herefter lokal forhandling den 23. marts 2017, hvorunder der ikke kunne opnås enighed om forståelsen af § 8 i Ferieaftalen af 20. december 2016.

Parterne har fremlagt den svenske ferielov (semesterlagen) og den norske ferielov, hvoraf bl.a. fremgår følgende om hovedferieperioden i henholdsvis Sverige og Norge:

Sverige

”12 § Om inte annat har avtalats, ska semesterledigheten förläggas så, att arbetstagaren får en ledighetsperiod av minst fyra veckor under juni-augusti. ...”

Norge

”§ 7 Tiden for ferie

Hovedferien

Arbeidstaker kan kreve at hovedferie som omfatter 18 virkedager gis i hovedferieperioden 1. juni – 30 september. ...”

Det fremgår yderligere af den norske ferielov § 7, stk. 4, at reglerne i § 7 om tiden for ferie inden ferieåret kan fraviges ved tariffaftale eller anden aftale.

Endvidere er fremlagt kollektivaftale af 21. maj 2015 mellem SAS og Svensk Pilotforening for piloter ansat af SAS i Sverige. Af denne aftale fremgår bl.a., at piloter i rotation 00 ikke har sommerferie. Endvidere fremgår følgende:

”Gällar endast for piloter i double aisle. Pilot som har period 00, dvs. ingen sommarsemester, får 50% kompensation för de icke avhållna dagarna. Dessa piloter får möjlighet att på förhand själv placera en längre sammanhängande semester i perioden 1 september – 31 maj. Doch kan maximalt 25% av de i grupp 00 placera önskemål som ligger i respektiva attraktiva period (höstlov, jul och nyår, sportlov och påsklov).”

Der er endelig fremlagt tariffaftaler mellem SAS og Yrksesorganisasjonenes sentralforbund (YS) og Scannor Flygerforening (SNF) med et lignende indhold som den svenske aftale. Det er dog oplyst, at de fremlagte aftaler formentlig ikke er de nugældende.

## 5. Forklaringer

A har forklaret bl.a., at han er næstformand i DPF, hvilket han har været i 2 ½ år. Forud har han i 7-10 år været involveret i bestyrelsesarbejde i foreningen. Han har ikke deltaget i forhandlingen af overenskomsten fra 2015, men han deltog i udformningen af Ferieaftalen af 20. december 2016.

I den grønne bog fra 2012 var der ikke noget, der hed den 10. ferierotation. Man havde da 9 ferierotationer, således at 9 perioder i ferieperioden juni, juli og august blev fordelt mellem 9 grupper af piloter, der hver sommer skiftedes til at afholde sommerferie på bestemte tidspunkter i løbet af de tre måneder. Piloterne kunne således forudse placeringen af deres sommerferie mange år frem i tiden. Den 10. ferierotation medførte, at 10 % af disse piloter skulle træde ud af de ni rotationer og indgå i en ny rotation uden for perioden juni-august, således at færre havde krav på ferie i de tre sommermåneder.

Overenskomsten for 2015 indeholdt et forsøg på at få en reform af feriesystemet, således at piloterne som noget nyt fik 25 feriedage og 17 fridage i stedet for de hidtidige 42 feriedage. Dette system kunne ikke umiddelbart bringes i funktion, og det blev derfor aftalt mellem parterne samtidig med underskriften af overenskomsten fra 2015 at lave en anden aftale i stedet. I mellemtiden kørte man videre med den gamle ordning fra den grønne bog. 2015-overenskomstens bestemmelser var i øvrigt udformet sådan, at den 10. rotation var frivillig, jf. formuleringen i § 8, stk. 4

Ferieaftalen af 20. december 2016 medførte, at ferie som udgangspunkt skulle afholdes efter den danske ferielov, jf. formuleringen om, at den danske ferielovs bestemmelser er gældende i indledningen til § 8. Samtidig indførtes den 10. ferierotation for en gruppe kaldet "00", således at der hvert år var en gruppe piloter, der ikke kunne afholde ferie i juni, juli og august, og således at dette skete for de enkelte piloter hvert 10. år.

Forhandlingerne startede med, at tage udgangspunkt i 2015-overenskomstens 25 feriedage og 17 VA-dage. VA-dage er fridage, men omlægningen hertil ville indebære, at piloternes krav på 11 fridage pr. måned kom i fare.

Ønsket fra DPF's side var at bevare ordningen fra den grønne bog. SAS ønskede en obligatorisk ordning med den 10. ferierotation, enten således at denne ordning omfattede både piloter på lange ruter (long haul-piloter og dobbelt aisle fly) og korte ruter (short haul-piloter og enkelt aisle fly) eller alternativt, at alle piloter skulle forlænge hovedferieperioden, så den omfattede maj til september. Det gav anledning til rystelser i DPF, da det stod klart, at SAS ønskede, at 10. ferierotation ikke skulle være frivillig, men indføres som en obligatorisk ordning, og forhandlingerne gik i stå.

Forhandlingerne kom i gang igen i december 2016, og aftalen af 20. december blev lavet på 2-3 dage, hvor SAS og DPF sendte aftaleudkast frem og tilbage, indtil de var enige.

Resultatet blev, at piloterne fik den grønne bog tilbage, men accepterede den 10. ferierotation mod de tre bullets i aftalen, som var sukker, der skulle få pillen til at glide ned. Betalingen fra



SAS' side var, at ferien skulle varsles tidligere, samt et 50 % tillæg af VA-dage, og at piloter i 10. ferierotation fik forrang til at vælge ferie. Hensigten med ordningen var kun at rykke ferien ud af månederne juni til august, men da den danske ferielov var gældende, skulle piloterne i 10. rotation selvfølgelig have krav på afholdelse af hovedferie i den danske ferielovs hovedferieperiode fra maj til september.

De talte ikke med SAS overhovedet om, at maj og september skulle være ferieperioden for 10. rotation. Ordningen i Sverige og Norge for den 10. ferierotation blev heller ikke drøftet under forhandlingerne, og han har ikke forud for eller i forbindelse med forhandlingerne set de aftaler, der var indgået i Sverige og Norge. De var ikke på bordet.

Efter aftalen var underskrevet i december 2016 udsendte SAS "Biddinginfo sommaren 2017", der omfattede flytyperne A 330/340, der er long haul fly. Bidding er muligheden for, at piloterne kan ønske ferie i en bestemt periode, men de behøver ikke at fremsætte et ønske. Af biddinginfo fremgik, at danske piloter omfattet af rotation 00 kunne ønske ferie i perioden 1. september 2017 til 30. april 2017. DPF modtog herefter klager fra piloter over, at de ikke havde et krav på hovedferie i september eller maj.

Dette var i strid med hans opfattelse af aftalen, Han mener, at piloterne i 10. rotation både har fortrinsret til ferie i maj og september og har et krav på at holde ferien i disse to måneder. Et ønske om at placere ferien i en af disse måneder kan således ikke afslås. For 2017 fik alle dog deres ønsker opfyldt. Han har talt med den tidligere formand for DPF, som er enig i hans udlægning af aftalen.

B. Manager Union Agreements, SAS, har forklaret bl.a., at han under sin ansættelse i SAS i de sidste 10 år har beskæftiget sig med forhandling.

SAS' kunder var tidligere i høj grad business-kunder, men nu har dette ændret sig, således at der er langt flere "pleasure"-kunder, som i videre omfang end business-kunderne rejser i sommerperioden både i månederne juni-august og i maj og september. Den tidligere ferieordning skabte problemer, fordi piloternes afholdelse af ferie i juni-august medførte, at SAS havde fly stående på jorden i denne periode, der ikke kunne bemandedes. Formålet med den 10. ferierotation var at løse dette problem.

Den grønne bog – overenskomsten fra 2012 – var en fælles overenskomst for personalet i Danmark, Sverige og Norge. For danske piloter gjaldt i øvrigt den danske ferielov, bl.a. således at ferien blev optjent i det forudgående kalenderår. Den grønne bog indeholdt den fravigelse af ferieloven, at hovedferieperioden var juni, juli og august, og der var fastsat en 8 ugers frist for varsling af ferie. Sådan har ordningen været i hvert fald siden 1998. Ordningen med hovedferie i juni-august stammer formentlig fra Sverige. Ifølge den grønne bog var der en ordning, hvor piloterne frivilligt kunne flytte sommerferien ud af hovedferieperioden og til perioden september-maj mod en kompensation i form af forlængelse af ferien.

Overenskomsten fra 2015 ændrede de hidtidige 42 feriedage til 25 feriedage og 17 fridage. Samtidig indeholdt overenskomsten en 10. ferierotation, der ikke kunne placere hovedferien i juni til august, men i de 9 resterende måneder af året. SAS' betaling for denne ordning var, at piloterne i 10. ferierotation fik en kompensation ved forlængelse af den flyttede ferie på 50%.

Ordningen var obligatorisk for gruppen af de ca. 140 long haul piloter, således at 10% heraf, dvs. ca. 14 piloter, gennem en periode på 10 år skiftedes til at holde ferie uden for hovedferieperioden juni-august. Dette var et ønske fra SAS på grund af den stigende efterspørgsel på flyvninger i sommerperioden. DPF var med på denne aftale, som medførte, at piloterne i 10. ferierotation, som ikke kunne placere ferien i juni-august, i stedet fik krav på en hovedferie på 30 sammenhængende dage.

Ordningen kunne imidlertid ikke umiddelbart træde i kraft i Danmark, fordi man bl.a. skulle aftale nærmere om ændring af systemet med 42 feriedage til 25 feriedage plus 17 fridage, ligesom man skulle indføre et "instant reply" system, der gav hurtigere svar på ferieønsker.

Sverige og Norge aftalte imidlertid en 10. ferierotation, som indebar, at piloterne i 00-rotationen, der ikke kunne holde ferie i juni-august, i stedet skulle holde ferie i perioden september til og med maj. Efter hans opfattelse er det den samme ordning, der er indgået aftale om i Danmark ved Ferieaftalen af 20. december 2016.

Under drøftelserne af ordningen for Danmark opfordrede A og den tidligere formand for DPF til, at ordningen skulle være frivillig for piloterne. SAS imødekom dette ønske ved den udsendte information fra SAS om sommerrotationer 2016 long haul, selv om der endnu ikke var indgået en aftale for Danmark.

Aftalen fra 20. december 2016 indebærer, at alle piloter bevarer de hidtidige 42 feriedage og en ordning med 8 ugers varsling af sommerferie. For piloter i 10. ferierotation, der ikke har ferie i juni-august, gælder at de i stedet kan "vælge" ferie og har fortrinsret til ferie i de 9 øvrige måneder af året. Efter hans opfattelse har SAS pligt til at imødekomme ønsket om placering i disse 9 måneder, og herunder også, hvis piloterne i 10. ferierotation ønsker ferie i maj måned eller i september måned.

Hvis piloter i 10. rotation ønsker hovedferie i maj og i september, må ønsker om ferie i disse to måneder fra piloter i både Sverige, Norge og Danmark, der ikke er i 10. rotation, vige. Han mener, at der er en pligt for SAS til at imødekomme et sådant ønske, hvis ønsket fremsættes inden for de gældende "bidding-frister". Hvis en pilot i 10. rotation ikke fremsætter et ønske om ferie, kontakter SAS den pågældende, og hvis der fortsat ikke er ønsker til ferien, udlægger SAS ferien i de 9 måneder udover juni-august, herunder også udenfor månederne maj og september.

For så vidt angår Ferieaftalen af 20. december 2016 skrev han den del, der hedder "Aftalens genstand" og "Justering af overenskomst mellem SAS og DPF 2015". Bilag 1 blev skrevet af A, der aftalte nærmere herom med C, og han var ikke til stede under forhandlingerne om indholdet af bilag 1.

Det er hans opfattelse, at 2016-aftalen viderefører den grønne bog, hvorefter der var hovedferie i månederne juni, juli og august, således at dette også er hovedferieperioden efter 2016-aftalen, herunder for så vidt angår piloter omfattet af 10. ferierotation. Det fremgår også af papiret om justering af overenskomsten, hvorefter "principperne vedrørende ferie i § 8.1 fra den grønne bog videreføres med enkelte ændringer, som fremgår af bilag 1". En af disse ændringer var tredje dot i bilag 1, hvorefter pilot i 10. ferierotation, der ifølge første pind kom-

penses med 50% af afståede feriedage i hovedferieperioden, juni, juli, august, i stedet kan vælge efterårsferie eller restferie.

C. Forhandlingschef, SAS, har forklaret bl.a., at hun har været ansat i SAS siden 2000. Siden 2011 har hun beskæftiget sig med forhandling, og hun har været forhandlingsleder siden 2016.

Efter 2015-overenskomsten var der i henhold til implementeringsprotokollen fra foråret 2015 forhandlinger om, hvordan man skulle indrette det nye feriesystem. Der blev nedsat arbejdsgrupper i februar 2016, men det var ikke muligt at løse problemerne med den nye aftale, og arbejdet gik i opløsning. Problemet var især ordningen i overenskomsten fra 2015 med 25 feriedage, hvor ordningen i den grønne bog var 42 feriedage. Derfor brugte parterne ferieordningen fra den grønne bog i 2016 og 2017.

Forhandlingerne kom i gang igen nær jul 2016. For SAS var det vigtigt at få gennemført den 10. ferierotation, mens det for DPF var vigtigt at videreføre ferieordningen i den grønne bog i stedet for aftalen i overenskomsten fra 2015. Det var således DPF's ønske at bevare ordningen fra den grønne bog, hvilket SAS oprindeligt ikke var begejstret for.

Under disse forhandlinger var hensigten at kombinere bestemmelserne fra overenskomsten 2015 om den 10. ferierotation med den grønne bog. De talte ikke om at ændre hovedferieperioden, der i den grønne bog var fastlagt til månederne juni, juli og august. Formuleringen i Ferieaftalen af 20. december 2016 om, at den danske ferielov er gældende, blev således ikke tilføjet for at sikre, at piloterne i 10. ferierotation kunne holde hovedferie i månederne maj og september, men for på andre punkter at sikre, at aftalen for danske piloter i øvrigt var i overensstemmelse med dansk lov. Der var også i den grønne bog en henvisning til den til enhver tid gældende ferielov for så vidt angår ferieåret og optjeningsåret.

Det er hendes opfattelse, at den danske ordning svarer til aftalerne for Sverige og Norge om den 10. ferierotation, og der er da stort set også overensstemmelse i ordlyden af de tre aftaler.

Ferieaftalen af 20. december 2016 indebærer således, at piloter i 10. ferierotation ikke kan holde hovedferie i månederne juni- august, men i de øvrige 9 måneder i året. Piloterne i 10. ferierotation kan ønske at holde ferie i månederne maj og september, og de har førsteret til at holde ferie der. Men er der ikke tilgængelig ferie i disse to måneder, har piloterne ikke krav på disse to måneder. Piloterne i 10. ferierotation kan således ikke selv placere deres ferieperioden 1. september til 30. april, idet der kan være behov for at sprede ferien i denne periode. Dette fremgår også af formuleringen i tredje dot vedrørende 10. ferierotation, hvorefter maksimalt 25% af piloterne i gruppe 00 kan placere ønsker i de attraktive perioder "(höstlov, jul och nyår, sportlov og påsklov)".

Denne tredje dot stammer i øvrigt fra de tilsvarende formuleringer i den norske og svenske ordning med den 10. ferierotation, men hun husker ikke, hvem der fik dette ind i aftalen.

Det var hende, der forhandlede med A om teksten i bilag 1 i 2016-aftalen, og det var også hende, der nikkede til den endelige udgave.

Efter hendes opfattelse indeholder 2016-aftalen en fravigelse af hovedferieperioden fra den danske ferielov, således at hovedferieperioden i 2016-aftalen er fastlagt til juni-august, herunder også for piloter i rotationsordningen, ligesom det var tilfældet i den grønne bog.

## **6. Parternes synspunkter**

DPF har anført bl.a., at det fremgår af Ferieaftalen af 20. december 2016, at den danske ferielovs bestemmelser er gældende. Ifølge ferielovens § 14, stk. 1, skal hovedferien ligge i perioden fra 1. maj til 30. september. Denne bestemmelse kan fraviges ved aftale, jf. ferielovens § 21.

Det er fastlagt i 2016-aftalens § 8.1.6., i hvilket omfang ferielovens § 14, stk. 1, om hovedferieperioden er fraveget, og dette er afgrænset således, at 10. ferierotation ikke holder ferie i månederne juni, juli og august.

Derimod er ferielovens § 14, stk. 1, ikke fraveget for piloterne i 10. ferierotation for så vidt angår månederne maj og september. For dem gælder hovedreglen i ferieloven om placering af hovedferie i perioden 1. maj – 1. september kun med undtagelse af månederne juni, juli og august, og SAS har således pligt til at udlægge hovedferie for piloter i 10. ferierotation i maj og september.

Den aftalte fravigelse af ferieloven skal forstås i overensstemmelse med den klare ordlyd i 2016-aftalen, især fordi den lov, der fraviges – ferieloven – er en beskyttelseslov. Fravigelsen af ferielovens ordning skal derfor være klar, og fravigelsen skal læses ordnært og på den måde, der er mindst belastende for den ansatte.

Der står intet i aftalen om, at piloter i 10. ferierotation ikke har krav på ferie i månederne maj og september, som de har krav på efter dansk ferielov. Det nærmere indhold af rotationsordningerne er end ikke beskrevet udtrykkeligt i aftalen.

Ordningen fra den grønne bog kan heller ikke overføres til piloter omfattet af 10. ferierotation. Den 10. ferierotation fandtes slet ikke i den grønne bog. Ordningen var således helt ny ved aftalen af 20. december 2016 og er derfor kun reguleret af denne aftale.

Det er heller ikke muligt at fravige ferieloven ved skjulte forudsætninger for aftalen. Desuden har SAS på intet tidspunkt under forhandlingerne af aftalen tilkendegivet, at aftalen skal forstås på en anden måde, end ordlyden tilsiger. Det er heller ikke oplyst af SAS, at det er SAS' opfattelse, at en eventuel praksis fra tidligere, da overenskomsten havde en anden ordlyd, fortsat skulle være gældende mellem parterne.

Det er endvidere SAS' risiko, at aftalens tekst ikke afspejler SAS' intentioner og ønsker, når det ikke under forhandlingerne er gjort klart, hvad SAS ønskede. En eventuel uklarhed i ordlyden må derfor under alle omstændigheder komme SAS til skade, således at DPF's forståelse af aftalen må lægges til grund ved administrationen af denne.

Der skal ved afgørelsen af, hvad parterne har aftalt, kun ses på teksten i aftalen af 20. december 2016, og der er ikke grundlag for at inddrage, hvad der er aftalt om den 10. ferierotation i Sverige og Norge, hvor der i øvrigt gælder andre regler i ferielovgivningen.

SAS er således pligtig til at udlægge hovedferie for piloter i 10. ferierotation i perioden fra 1. maj – 30. september, dog bortset fra månederne juni, juli og august. Dette gælder både for piloter i 10. ferierotation, som ønsker at afholde ferie i disse to måneder, og for piloter omfattet af 10. ferierotation, som ikke fremsætter noget ønske om placeringen af deres ferie, men overlader feriefastsættelsen til SAS.

Sagen angår derimod ikke, om SAS kan indgå en konkret individuel aftale med enkelte piloter i 10. ferierotation om flytning af hovedferie helt uden for hovedferieperioden 1. maj – 30. september, og sådanne eventuelle aftaler er derfor ikke af betydning for sagens afgørelse.

SAS har anført bl.a., at parterne i Ferieaftalen af 20. december 2016 har aftalt at fravige den i ferielovens § 14 fastsatte ferieperiode, inden for hvilken hovedferien skal afholdes. Således er hovedferieperioden aftalt til at være perioden fra juni til august – og ikke fra maj til september som i ferieloven, jf. ferieaftalens bilag 1, § 8.1.6. Den resterende del af ferieåret benævnes "efterårs/restferieperioden". Sådant har det været i SAS i en lang årrække, jf. bestemmelserne i den grønne bog fra 2012 og overenskomsten fra 2015 i § 8.1.6.

Efter den grønne bog kunne piloterne frivilligt flytte deres ferie ud af hovedferieperioden juni til august og modtog en kompensation på 50% feriedage. Afholdelse af denne forlængede ferie skulle ske i de øvrige 9 måneder af året – september til maj. Ved den 10. ferierotation i aftalen af 20. december 2016 blev den frivillige udflugt blot gjort tvangsmæssig for en mindre gruppe piloter, men vilkårene blev aftalt som de samme.

Ferieaftalen af 20. december 2016 er en kombination af den grønne bog samt en tvangsmæssig 10. ferierotation, og bilag 1 i ferieaftalen har også i vidt omfang samme ordlyd som den grønne bog. Aftalen bygger på, at DPF fik mulighed for at beholde den grønne bog og de 42 feriedage, mens SAS til gengæld fik en tvangsmæssig ordning med 10. ferierotation. Hvis bilag 1 skulle indføre en ny hovedferieperiode for piloter i 10. ferierotation svarende til ferielovens ordning maj til september, måtte dette således være skrevet udtrykkeligt ind i aftalen.

Piloter i 10. ferierotation afstår ifølge aftalen fra hovedferie i hovedferieperioden juni til august, men har i stedet fortrinsret til at vælge efterårsferie og restferie og får endvidere kompensation i form af 50% tillæg til afståede feriedage i hovedferieperioden, juni, juli og august, jf. bullet et i aftalen. Piloterne har krav på, at kompensationsdagene udlægges sammen med den øvrige hovedferie og har således krav på en samlet hovedferie på op til 30 dage. Endvidere følger det af anden bullet i § 8.1.6., at piloter i 10. ferierotation i stedet kan holde ferie i efterårs/restferieperioden. Tildelingen af ferie sker senest ved hovedferietildelingen den 31. marts, og disse piloter har således fortrinsret til at vælge ferie i efterårs/restferieperioden. Fortrinsretten indebærer imidlertid ikke et ubetinget krav på, at piloterne kan få imødekommet deres ferieønske, herunder hvis dette angår månederne maj og september, idet det er en forudsætning, at ferieafholdelsen driftsmæssigt kan lade sig gøre. Men SAS har pligt til at imødekomme ferieønskerne, hvis det er muligt.

Formålet med den 10. ferierotation var netop at flytte hovedferieafholdelsen for nogle piloter ud af højproduktionsperioden i sommermånederne for at lægge den på andre mere hensigtsmæssige tidspunkter af året. Det var en væsentlig forudsætning ved aftalens indgåelse, som ikke ville blive opfyldt ved en flytning af hovedferien til maj eller september, hvor der også er høj produktion. I øvrigt skal Ferieaftalen af 20. december læses i lyset af overenskomsten fra 2015, som parterne var enige om.

Ferieaftalen for 10. ferierotation omfatter alene long haul piloter (dvs. piloter, der flyver langdistance i dobbeltaisle fly) i SAS. Denne gruppe udgør ca. 150 piloter, og i den 10. ferierotation for ferieåret 2017/18 indgik alene 12 piloter, der alle fik deres ønsker om ferieplacering imødekommet af SAS. Hovedparten af disse 12 har ønsket hovedferie i vinterhalvåret, og ingen har ønsket ferie i maj/september. Der er derfor ikke tale om et reelt problem, men kun en teoretisk problemstilling.

For piloterne i Sverige og Norge blev aftale om tvangsmæssig udflytning af sommerferien (10. ferierotation) indgået et år tidligere end i Danmark til begyndelse i ferieåret 2016. I Sverige og Norge er hovedferieperioden efter ferieloven juni til september, medmindre andet aftales. Efter disse aftaler kan svenske og norske piloter i 10. ferierotation ikke holde ferie i den aftalte hovedferieperiode juni til august, men i de øvrige 9 måneder. Den danske aftale er indgået på samme vilkår som i Sverige og Norge, og dette var kendeligt for DPF, som var fuldt ud bekendt med reglerne i de to øvrige nordiske lande.

## **7. Opmandens afgørelse**

Indledningsvis bemærkes, at påstanden nedlagt af Dansk Pilotforening (DPF) om, at Scandinavian Airlines System Denmark, Norway, Sweden (SAS) skal anerkende, at SAS har pligt til at udlægge hovedferie i maj og september for piloter i 10. ferierotation, i lyset af det forudgående forhandlingsforløb og DPF's indbringelse af sagen for Arbejdsretten med påstand om, at SAS pålægges bod, må forstås således, at DPF mener, at enhver udlægning af hovedferie for piloter i 10. ferierotation, der indebærer afholdelse af hovedferie uden for månederne maj til september er i strid med Ferieaftalen af 20. december 2016 og kan medføre bod for SAS, herunder i hvert fald, hvis dette omfatter piloter i 10. ferierotation, der ikke har fremsat et ønske om placering af ferie uden for perioden 1. maj til 30. september, og som tildeles ferie, der ikke er placeret i maj eller september måned.

Det må lægges til grund, at hovedferieperioden for piloter ansat i SAS i henhold til overenskomsten af 2012, den grønne bog, var perioden juni, juli og august. Dette følger af bestemmelsen i den grønne bog § 8.1.6., hvorefter alle piloter skulle have ferie i mindst 17 sammenhængende kalenderdage i månederne juni, juli og august. Det fremgår endvidere af de af SAS udsendte administrative retningslinjer gyldige fra 1. januar 2011, at hovedferieperioden er perioden 1. juni til og med 31. august, og at restferieperioden er perioden 1. september til 31. maj.

På lignende måde var det aftalt i parternes overenskomst af 2015, § 8, stk. 2, med overskriften "Hovedferieperioden", at piloten har ret til minimum 21 kalenderdages samlet fritidsperiode i hovedferien, som består af månederne juni, juli og august. Endvidere fremgik af § 8, stk. 3, at efterårsferie omfattede perioderne september til januar og restferieperioden februar til maj.

Denne ordning var suppleret med en aftale i § 8, stk. 4, med overskriften "Udflytning af ferie fra hovedferieperioden" om, at piloter, som ønskede at afstå fra ferie i hovedferieperioden og blev bevilget dette af SAS, blev kompenseret med 50% yderligere feriedage. Det fremgik yderligere af stk. 3, at piloter i 10. ferierotation havde fortrinsret til at vælge efterårsferie eller restferie. Overenskomsten af 2015 blev imidlertid af forskellige grunde ikke ført ud i livet.

Forud for Ferieaftalen af 20. december 2016 var det således aftalt mellem parterne, at den danske ferielovs bestemmelse om en hovedferieperiode fra 1. maj til 30. september skulle fraviges, således at hovedferieperioden for piloter var juni, juli og august.

Ferieaftalen af 20. december 2016 indledes med tilkendegivelser om, at principperne vedrørende ferie i den grønne bog skal videreføres med enkelte ændringer, jf. bilag 1, herunder bl.a. med en intention om, at den 10. ferierotation indføres fra og med ferieåret 2017/2018.

Af bilag 1 til Ferieaftalen af 20. december 2016 fremgår det indledningsvis, at "den danske ferielovs bestemmelser er gældende". Dette indebærer som udgangspunkt, at også ferielovens § 14, stk. 1, om en hovedferieperiode fra 1. maj til 30. september er gældende.

Begrebet "hovedferie" er ikke som i overenskomsten fra 2015 udtrykkeligt defineret i en selvstændig bestemmelse herom i aftalen af 20. december. Det fremgår imidlertid under § 8.1.6., at "Én rotation, "10". ferierotation afholder ikke ferie i månederne juni, juli og august". Endvidere fremgår af dot 1 under § 8.1.6., at "Pilot i 10. ferierotation kompenseres med 50% af afståede VA-dage i hovedferieperioden, juni, juli og august", og af dot 2, at "Tildeling af efterårsferie/restferie til pilot i "10." ferierotation sker senest ved hovedferietildelingen". Efter de tre dots med regler vedrørende piloter i 10. ferierotation indeholder § 8.1.6. en bestemmelse om, at piloter i en periode omfattende månederne juni, juli og august skal have ret til ferie i mindst 18 sammenhængende kalenderdage.

Disse formuleringer indebærer utvetydigt, at Ferieaftalen af 20. december 2016 – ligesom det var gældende forud for aftalens indgåelse – fraviger den hovedferieperiode, der er fastlagt i den danske ferielov, således at hovedferieperioden i henhold til aftalen er månederne juni, juli og august.

I dot 1, der kun angår piloter i 10. ferierotation, angives hovedferieperioden som nævnt ovenfor også udtrykkeligt som "juni, juli og august". Aftalens ordlyd indebærer således, at hovedferieperioden for piloter i 10. ferierotation indeholder den samme fravigelse af den danske ferielov som for andre piloter.

Hovedferieperioden i SAS har i øvrigt gennem adskillige år været de nævnte tre måneder, og ifølge forklaringen afgivet af A talte DPF og SAS ikke under forhandlingerne om aftalen af 20. december 2016 om, at maj og september skulle være hovedferieperiode for piloter i 10. ferierotation. En særlig ordning med en hovedferieperiode for piloter i 10. ferierotation, der skulle omfatte månederne maj og september, kan derfor heller ikke med den nævnte ordlyd af aftalen følge af forudsætninger hos DPF om en sådan forståelse af aftalen. Heller ikke hensyn til beskyttelse af piloter i 10. ferierotation kan føre til et andet resultat. Det bemærkes herved, at aftalen indeholder en compensation til disse piloter på 50% af de afståede feriedage i månederne juni, juli og august.

På den anførte baggrund må det konkluderes, at SAS ikke har pligt til at udlægge hovedferie i maj og september for piloter i 10. ferierotation, herunder for piloter i denne rotation, der ikke har fremsat ønske om placering af deres ferie.

SAS' påstand om frifindelse tages derfor til følge

**Thi bestemmes:**

SAS frifindes.

Hver part skal bære egne sagsomkostninger og betaler halvdelen af opmandens honorar.

København, den 21. februar 2018

Hanne Schmidt