

## PROTOKOLLAT

med tilkendegivelse af 28. februar 2022

i

faglig voldgiftssag FV2019.0046:

Brancheorganisationen Luftfart og Jernbane

(advokat Mathias Bukhave)

mod

AIR Greenland

(Advokat Yvonne Frederiksen)

## **Twisten og dens behandling**

Der er under denne sag tvist om forståelsen af § 3.4.1 i parternes overenskomst, som er sålydende:

”Alle kabinebesætningsmedlemmer kan maksimalt scheduleres til 50 timers planlagt arbejdstid pr. kalenderuge. Standby og Airport standby tæller fuld tid i den planlagte arbejdstid. Dette indebærer, at alt cabincrew relateret arbejde indgår i de 50 timer.”

Da der ikke har kunnet opnås enighed mellem parterne, er sagen indbragt for denne voldgiftsret bestående af advokat Jan Gloggengieser Gam og advokat Maria Muniz Auken, begge udpeget af klager, Chief Pilot Michael Madsen og advokat Jørgen Vinding, begge udpeget af indklagede, samt som opmand forhenværende højesteretsdommer Lene Pagter Kristensen.

Sagen blev forhandlet den 28. februar 2022, hvor klager var repræsenteret ved advokat Mathias Bukhave, og indklagede var repræsenteret ved advokat Yvonne Frederiksen.

Klager nedlagde påstand om, at indklagede skal tilpligtes at anerkende, at indklagede ikke kan indkalde kabinebesætningsmedlemmer på standby tjeneste, såfremt den enkelte kabinemedarbejders ugentlige arbejdstid derved overstiger 50 timer ugentlig.

Indklagede nedlagde påstand om frifindelse.

Der blev afgivet forklaring af jurist i Flyvebranchens Personale Union (FPU) Morten Beyer, næstformand i FPU Anders Mark Jensen, tidligere MCC Manager i Air Greenland A, Cabin Manager B og advokat Christian K. Clasen, hvorpå sagen blev procederet.

Der blev ikke opnået flertal for en afgørelse blandt de af parterne valgte medlemmer, og afgørelsen blev herefter overladt til opmanden, som derpå fremkom med følgende

### **Tilkendegivelse:**

*Uoverensstemmelsen:*

Twisten i sagen angår, hvad der menes med ordet ”planlagt” i overenskomstens § 3.4.1, som fik sin nuværende formulering ved overenskomstfornyelsen i 2009.

Ifølge klager skal § 3.4.1 fortolkes i lyset af punkt 5.5 i den tidligere gældende BL 5-17 med den virkning, at et udkald på standby eller airport standby ikke må føre til, at den faktiske arbejdstid pr. kalenderuge overstiger 50 timer.

Ifølge indklagede gælder den begrænsning, som overenskomstens § 3.4.1 pålægger indklagede, alene ved planlægningen/scheduleringen af tjenestetiden. Restriktioner i relation til maksimal faktisk arbejdstid følger således ikke af overenskomsten, men af de til enhver tid gældende generelle flyve- og hviletidsbestemmelser.

*Regelgrundlaget:*

§ 3.4.1 var forud for 2009 formuleret således:

”Alle kabinebesætningsmedlemmer kan scheduleres op til de i driftshåndbogen fastsatte begrænsninger med hensyn til tjeneste og hviletid. Dette indebærer, at alt cabincrew relateret arbejde indgår i disse.”

De begrænsninger med hensyn til flyve- og tjenestetid, som fremgik af driftshåndbogen, var de til enhver tid gældende generelle flyve- og tjenestetidsbestemmelser. Dette spørgsmål var således ikke særskilt reguleret af overenskomsten. Frem til 16. juni 2008 fremgik reglerne herom af BL 5-17, som krævede, at der blev fastlagt tjenesteplaner udarbejdet for hele perioder a 7 døgn, og som var baseret på et særligt pointsystem.

BL 5-17 i indeholdt i punkterne 5.4 og 5.5 følgende bestemmelser:

”5.4 Et besætningsmedlem må ikke planlægges til at gøre tjeneste udover, hvad der svarer til 270 points inden for planlægningsperioden.

5.5 Ved ændring af en tjenesteplan, herunder udkald til tjeneste under en beredskabsperiode, skal en ny planlægning finde sted forud for flyvningen med henblik på overholdelse af pkt. 5.4. Allerede udført tjeneste indgår i den nye planlægning med de for denne tjeneste planlagte points eller aktuelt akkumulerede points.”

Begrænsningerne efter BL 5-17 indebar, at man ved udkald på standby ikke kunne overstige 270 points (45 timer). I en allerede fastlagt tjenesteplan, som ikke blev ændret eller indeholdt udkald på standby, kunne man overstige 270 points ved uforudsete forsinkelser.

Den 16. juli 2008 blev BL 5-17 erstattet med et fælles europæisk sæt flyve- og hviletidsregler, jf. forordning (EF) nr. 1899/2006 (Subpart Q) om ændring af forordning (EØF) nr. 3922/91, suppleret af BL 5-18. Indklagede fik dispensation til at benytte reglerne i BL 5-17 indtil 1. januar 2009, men fra 1. januar 2009 henvistes i driftshåndbogen til de nye regler.

Efter Subpart Q bestod begrænsningerne for flyve- og tjenestetid bl.a. i, at et kabinebesætningsmedlems tjenestetid ikke måtte overstige 60 timer inden for enhver periode på 7 dage og endvidere ikke måtte overstige 190 timer inden for enhver periode på 28 dage fordelt så jævnt som muligt over denne periode. Begrænsningerne var absolutte og skulle også indeholde eventuelle forsinkelser, som måtte indtræde. Standby tilbragt i lufthavne medregnedes fuldt ud ved beregningen af tjenestetiden, mens andre former for standby skulle reguleres af myndigheden. Ifølge BL 5-18 indgår standby, hvor kabinebesætningsmedlemmet kan opholde sig hjemme, ikke fuldt ud ved beregningen af tjenestetiden.

Under overenskomstforhandlingerne i foråret 2009 fremsatte klager bl.a. følgende krav:

”3.15 Max 45 tjenestetimer om ugen inkl. SBY  
3.16 Max 14:00 timers scheduleret tjeneste (både aktiv og passiv)”

Kravene blev afvist af indklagede, men i forbindelse med forhandlinger i Forligsinstitutionen udarbejdede indklagede den 10. juni 2009 et internt oplæg til et pakketilbud indeholdende bl.a. følgende komponenter:

”a. Maks 50 timers planlagt arbejdstid per kalenderuge. Stand by og Airport stand by tæller fuld tid i den planlagte arbejdstid

...

c. maks 14:30 timers planlagt arbejdstid inklusiv passiv transport

...

Alle andre punkter [i klagers kravliste] hvad angår arbejdstids mv. udgår. Det er ... 3.15, 3.16...”

Den 13. juni 2009 opnåedes enighed mellem parterne om en overenskomstfornyelse. I bilaget til overenskomstfornyelsesprotokollatet er om klagers krav 3.15 og 3.16 anført følgende:

”Ad punkt 3.15:

Ny § 3.4.1:

”Alle kabinebesætningsmedlemmer kan maksimalt scheduleres til 50 timers planlagt arbejdstid pr. kalenderuge. Stand-by og Airport stand-by tæller fuld tid i den planlagte arbejdstid. Dette indebærer, at alt cabincrew relateret arbejde indgår i de 50 timer.”

...

Ad 3.16

Ny § 3.2.6 -3.29

Se bilag A. ...

...

Bilag A

...

3.2.7 Kabinebesætningsmedlemmet kan maksimalt scheduleres med en planlagt sammenhængende arbejdstid på 14 1/2 time inklusive passiv transport.

...”

*Opmandens bemærkninger:*

Betegnelsen ”planlagt” indgår såvel i § 3.2.7 som i § 3.4.2, og begge bestemmelser omhandler maksimal scheduling af arbejdstid.

§ 3.2 om ”Scheduling” indeholder en række bestemmelser om den løbende vagtplanlægning, og der er ingen holdepunkter for, at ”planlagt ... arbejdstid” i § 3.2.7 skal forstås på anden måde, end

hvad der følger af en naturlig sproglig forståelse, nemlig som den planlagte og ikke den faktiske arbejdstid. Klager har da heller ikke gjort andet gældende.

§ 3.2.7 og § 3.4.1 er blevet forhandlet og affattet under det samme forhandlingsforløb, og det har derfor klart formodningen imod sig, at betegnelsen ”planlagt arbejdstid” i § 3.4.1 skal forstås anderledes end i § 3.2.7 – og i øvrigt i modstrid med, hvad der følger af en naturlig sproglig forståelse.

Det, som er anført af klager, kan ikke føre til et andet resultat. Forud for overenskomstfornyelsen i 2009 henviste overenskomsten, hvad angår begrænsninger med hensyn til tjeneste og hviletid, til driftshåndbogen, som gengav de i lovgivningen fastsatte begrænsninger. Reglerne herom var blevet grundlæggende ændret kort tid forinden overenskomstfornyelsen, og efter de ændrede regler var luftfartsselskabet bl.a. pålagt en restriktion om, at den faktiske tjenestetid ikke måtte overstige 190 timer inden for enhver periode på 28 dage, ligesom arbejdstiden skulle være så ligeligt fordelt i perioden som muligt. Mulighederne for, at den faktiske tjenestetid for en kalenderuge kan overskride 50 timer pr. uge, er derfor begrænsede, hvilket også illustreres af de oplysninger, som er blevet fremlagt under sagen. Der var dermed ved overenskomstfornyelsen ikke samme behov for en begrænsning som den, der fulgte af den tidligere bestemmelse i BL 5-17 punkt 5.5. En imødekomme af klagers krav ville endvidere betyde en yderligere begrænsning af indklagedes fleksibilitet ud over de begrænsninger, som følger af de nye regler, hvilket samlet set ville indebære begrænsninger i indklagedes ledelsesret, som overstiger, hvad der fulgte af de tidligere regler. Der påhviler klager en streng bevisbyrde for, at en sådan indskrænkning i ledelsesretten har udgjort en fælles forudsætning for parterne i forbindelse med overenskomstfornyelsen i 2009, og denne bevisbyrde har klager ikke løftet.

Det følger af det anførte, at indklagedes frifindelsespåstand skal tages til følge.

Parterne var enige om at tage denne tilkendegivelse til efterretning med samme virkning som en kendelse i sagen. Der var endvidere enighed om, at hver part bærer egne omkostninger ved sagens behandling og halvdelen af udgiften til opmanden.

Sagen sluttet.

København, den 12. marts 2022

Lene Pagter Kristensen