

K E N D E L S E

Afsagt 10. oktober 2023

(Højesteretsdommer Jørgen Steen Sørensen)

i

Faglig voldgiftssag nr. FV 2022-952:

Dansk Metal

(advokat Bjørn Elling)

mod

DI Overenskomst I

for

SAS – Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden

(advokat Annette Fæster Petersen)

1. Uoverensstemmelsen

Sagen angår forståelsen af en bestemmelse om planlægning af check-in-tid i overenskomst mellem SAS Scandinavian Airlines System og Cabin Attendants Union (2017).

2. Påstande

Klageren, Dansk Metal, har påstået, at SAS – Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden skal anerkende, at der efter overenskomst mellem SAS Scandinavian Airlines System og Cabin Attendants Union (2017) er ret til minimum 45 minutters check-in-tid, uanset behovet for nye planlægninger grundet tidligere forsinkelser.

Indklagede, DI Overenskomst I for SAS – Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden, har påstået frifindelse.

3. Sagens behandling i faglig voldgift

Sagen blev mundtligt forhandlet den 28. september 2023 med højesteretsdommer Jørgen Steen Sørensen som opmand.

Sidedommere for klageren var Christa Ceré, formand i Cabin Attendants Union, og David Rosenqvist, faglig sekretær i forhandlingssekretariatet, Dansk Metal.

Sidedommere for indklagede var Lisbeth Walthersdorf Katafai, advokat, DI, og Peer Laier, underdirektør, DI.

Der blev afgivet forklaring af A, B, C, D og E.

Der var efter votering ikke flertal for et resultat blandt sidedommerne. Afgørelsen skal derfor træffes af opmanden.

4. Sagsfremstilling

Overenskomst mellem SAS Scandinavian Airlines System og Cabin Attendants Union (2017) indeholder bl.a. disse bestemmelser:

"6.1. Definitioner.

...

Check-in: Med check-in sigtes til fastsat mødetid før start.

...

6.3. Tjenestegøring.

...

6.3.1. Begrænsning af tjenestegøring

...

6.3.1.1. Planlagt tjenestegøring.

...

E. Check-in og check-out skal som minimum planlægges til 45 respektive 15 minutter.

...

6.4. Omdisponering.

...

SAS kan kontakte den enkelte CC om omdisponering, selvom varselstider og øvrige tidsgrænser eller regler ikke opfyldes."

Der er fremlagt en "OM-A Cabin (Operations Manual – Part A Cabin)". Heraf fremgår bl.a. såkaldte check-in-tider for henholdsvis "Flight Crew" og "Cabin Crew" for forskellige typer af flyvninger og forskellige lufthavne. Under "Check-in Short Haul" fremgår f.eks. under "All crew" og "CPH/OSL/STO/SVG/TRD": "50 min". For andre lufthavne fremgår andre check-in-tider.

Sagens problemstilling er belyst i en mailveksling i 2018 mellem A, Cabin Attendants Union, og E, SAS.

Af en mail af 20. september 2018 fra A til E fremgår:

"Crew blev forsinket d 15. sep og kontakter OCC for at sikre sig at få nok hvile. Jf AP fik de ny C/I d 16.sep kl 1330 med ny afgangstid kl 1400.

Det drejer sig om SK1584 d 15. sep og SK 1423 d 16. sep. Crew der var i kontakt med OCC var 22760.

Er du venlig at undersøge om det er korrekt, da crew jf OMA skal have minimum 50 min C/I og jf vores aftale minimum 45 min.

På forhånd tak for svar."

Af E's svar af 25. september 2018 fremgår:

"Jeg opfatter dette spørgsmål som rent k-aftale relateret.

Spørgsmålet er hvorvidt SAS har brudt aftalens pkt. 6.3.1.1 E. Der hersker ingen tvivl om at SAS altid schedulerer i henhold til dette. I dette tilfælde er der sket en ændring efter release, i afviklingen har OCC pga. forsinkelse dagen inden, forkortet c/i tiden.

Aftalen indeholder et spillerum hvor SAS og den enkelte CC kan tilpasse sig til situationen, uagtet K-aftalen, se pkt. 6.4., "SAS kan kontakte...."

I foreliggende situation, og hvor der er frafald af crew, vil SAS gerne operere til tid. Derfor udsætter vi nødtigt flyene officielt, for at forhindre at pax så render til højre og venstre og forsinker flyet unødigt. Når det er sagt, SAS skal stille den fornødne tid til rådighed for forberedelse, og minimum OK's 45 minutter hvis det er påkrævet. Og hvis det ikke er muligt, sågar 50 minutter."

Af A's opfølgende mail samme dag til E fremgår:

"Crew på denne flight havde henvendt sig til Crew controle, for at sikre at det stemte med deres hviletid. De undrede sig over, at det kunne holde, idet de tog udgangspunkt i C/I 50 min før afg. De var vældig overraskede over at de kun fik 30 min C/I tid og oplevede det som en stressfaktor. De har derfor henvendt sig til CAU for at sikre sig, at det er OK jf overenskomst og jf OMAen hvor der står henholdsvis 45 min og 50 min.

Er det din opfattelse at overenskomsten i det her tilfælde er overholdt?"

Af E's svar af 26. september 2018 fremgår:

"Jeg håber og tror, at crew først mødte op på det tidspunkt de var blevet informeret om, I modsat fald har de jo ikke fået deres hvile.

I afviklingen er både SAS og crew afhængige af hinanden, som du ved, derved at vi alle har en opgave at sikre at SAS' trafik afvikles på en så smidig og økonomisk måde som muligt. Det er derfor, jeg forsøgte at beskrive situationen for dig, hvor en faktisk udsættelse af flyet ofte har den konsekvens at flyet bliver yderligere forsinket.

Derfor vælger OCC, at undlade at forsinke flyet ved ikke at udsætte det. Det betyder ikke, at crew ikke kan benytte sig af overenskomstens 45 minutter. Det betyder ikke at crew ikke har krav på 45 minutter efter overenskomsten. Og, det betyder ikke, at crew ikke har krav på den udstrækning af tid som er påkrævet, også 50 minutter.”

Der er fremlagt en række andre bilag, herunder mailveksling om vurdering af problemstillingen fra henholdsvis arbejdstager- og arbejdsgiverside i Norge og Sverige. Der er også fremlagt materiale om en sag fra 2018, hvor SAS-medarbejdere blev tildelt en såkaldt F3-dag som kompensation for et forløb i forbindelse med en landing i Stockholm.

Af referat af et fællesmøde mellem Cabin Attendants Union og DI Overenskomst I den 7. maj 2013 fremgår, at man bl.a. drøftede en sag om påstået brud på den dagældende overenskomsts bestemmelse om check-in-tid. Det fremgår, at man fra arbejdstagerside tog forbehold for at videreføre sagen i Arbejdsretten. Dette er efter det oplyste ikke sket.

Der er fremlagt en række oversigter med eksempler på tilfælde, hvor registreret check-in-tid har været mindre end 45 minutter, og tilfælde, hvor fly er afgang før det planlagte afgangstidspunkt.

Den nu foreliggende sag blev drøftet på fællesmøde den 24. september 2020. Det fremgår af et referat af mødet, at arbejdsgiversiden afviste grundlaget for klagen og bemærkede, at sagen bør henvises til fagretlig behandling, eventuelt ved faglig voldgift.

5. Forklaringer

A har forklaret bl.a., at hun har været ansat i SAS i 23 år. Hun har været i Cabin Attendants Union i 11 år.

Af personale på et SAS-fly er der udover kaptajnen og styrmanden kun kabinepersonalet. Kabinepersonalet ledes af en purser, der er bindeled til kaptajnen og styrmanden. Alt ansvar er specificeret i en Operations Manual (OMA), der er på ca. 600 sider. Det er en slags færdelslov for flypersonalet, der er godkendt af luftfartsmyndighederne. Forskellige check-in-tider i OMA kan bl.a. skyldes, at nogle lufthavne er større end andre, og at det derfor tager længere tid at nå ud til flyene. Check-in begynder, når man registrerer sig på en iPad i afgangslufthavnen, og slutter, når kaptajnen slipper bremsen i flyet. Det kan være stressende at have for lidt tid til check-in, og det kommer an på den enkelte kaptajn, hvor let det er for kabinepersonalet at sige, at der er brug for mere tid.

Hun er ikke bekendt med den sag, der er omtalt i fællesmødereferat af 7. maj 2013. Hun er derimod bekendt med sagen fra 2018 om forløbet vedrørende en landing i Stockholm. Den angår samme problemstilling som den foreliggende sag. Den endte med, at 3 af de 4 berørte ansatte blev kompenseret med en F3-dag.

B har forklaret bl.a., at han har været ansat i SAS siden 1995. Han har været purser siden 2007.

Det er purseren, der meddeler det til kaptajnen, når alle sikkerhedscheck er foretaget. Sikkerheden har altid førsteprioritet. Purseren har almindelige kabineopgaver, men har herudover det overordnede ansvar for kabinepersonalet. Som purser er man nødt til at have blind tillid til det øvrige personale, idet der ikke er tid til dobbeltcheck. Han har oplevet at sige til kaptajnen, at der er brug for f.eks. 15 minutter mere til check-in, men at kaptajnen så har presset tilbage for at komme afsted til tiden. Han har kun meget få gange oplevet, at et fly kom afsted 15-20 minutter tidligere end planlagt.

C har forklaret bl.a., at han er Manager, Cabin Crew CPH, i SAS. Han begyndte i SAS i 1999 og har fløjet som kabinepersonale i mange år.

De sikkerhedsmæssige procedurer i check-in tager typisk ca. 10 minutter, og det er altid dem, der prioriteres højest. De dele af check-in, der ikke er sikkerhedsrelateret, men f.eks. har med passagerservice at gøre, kommer i anden række og gennemføres nogle gange først efter, at flyet er i luften. Hver enkelt medarbejder i kabinepersonalet melder ind, når den pågældende har foretaget sine checks. Efter hans erfaring vil kaptajnen aldrig presse på med kabinepersonalets check-in. Det er kabinepersonalet, der melder klar, både til gaten og kaptajnen.

Det sker jævnlige, at et fly afgør inden det planlagte tidspunkt, især ved tidlige morgenaftage.

D har forklaret bl.a., at han er Manager Unions Agreement i SAS. Han har været ansat i SAS i 37 år og har beskæftiget sig med arbejdstidsspørgsmål i 15 år.

Det er vigtigt at skelne mellem OMA og overenskomsten. I OMA er den samlede flyoperation beskrevet, og de check-in-tider, der fremgår, er fastsat af SAS med luftfartsmyndighedernes godkendelse. Kabinepersonalet kan ikke påberåbe sig OMA, idet den er et anliggende mellem SAS og myndighederne.

Kabinepersonalets rettigheder fremgår af overenskomsten. Overenskomstens pkt. 6.3.1.1 E betyder, at SAS skal planlægge med minimum 45 minutters check-in-tid, og det sker altid. Det problem, som sagen angår, opstår i praksis, hvis et fly dagen før den pågældende afgang ankommer med forsinkelse. Reglerne om hviletid – dvs. tid mellem check-out og check-in – skal altid overholdes, men hvis der er en "buffer" i hviletiden, tager man først af den. Det indebærer, at personalet får mindre hviletid, men altid så meget, som reglerne kræver. Kun hvis dette ikke er tilstrækkeligt, kan det ske, at der må re-planlægges, således at der ikke i forhold til det fastsatte afgangstidspunkt er afsat de fulde 45 minutter til check-in. Det betyder imidlertid ikke, at check-in skal gennemføres hurtigere, end det fuldt forsvarligt kan lade sig gøre. Det betyder bare, at flyet eventuelt kommer lidt senere afsted.

Hvis sen ankomst dagen før indebærer, at en afgang vil blive meget forsinket, vil SAS altid meddele passagererne et nyt afgangstidspunkt, og der vil være afsat de fulde 45 minutter til check-in. Hvis der derimod er tale om små forsinkelser på f.eks. 15-20 minutter, er det ikke hensigtsmæssigt på forhånd at udsætte afgang. Udsættelse vil f.eks. betyde, at der går SMS-besked ud til alle passagerer med den virkning, at de møder senere op ved gaten med risiko for yderligere forsinkelse. Udsættelse kan også sætte gang i unødvendige procedurer med ombooking. Hertil kommer, at flyet ofte kan indhente forsinkelsen, når det først er i luften, således at passagererne under alle omstændigheder når frem til tiden.

SAS's praksis har været fulgt i alle de år, han har beskæftiget sig med området, og svarer til, hvad man gør i Norge og Sverige. Luftfartsmyndighederne har aldrig kritiseret praksis. Den omtalte sag fra 2018 vedrører en helt anden problemstilling.

E har forklaret bl.a., at han er Manager Unions Agreement i SAS. Han har været ansat i SAS i 38 år.

I sagen fra 2018 om en landing i Stockholm blev der kulancemæssigt givet kompensation i form af en F3-dag. Kompensation blev ikke givet som følge af forkortet check-in.

6. Parternes argumenter

Dansk Metal har overordnet anført bl.a., at check-in-tid efter overenskomsten skal planlægges til som minimum 45 minutter, og dette kan SAS ikke ændre på ved f.eks. ad hoc-justering. Check-in-tid er nødvendig med

henblik på udførelse af sikkerhedsmæssig kontrol, og det er hverken overenskomstmæssigt eller sikkerhedsmæssigt forsvarligt at forkorte denne tid før flyets afgang. I praksis påbegynder man ofte boarding af passagerer 25 minutter før afgang, hvorved check-in-tid yderligere forkortes.

Når SAS forkorter check-in-tiden, nedsætter man kabinepersonalets arbejdstid, men ikke dets arbejdsopgaver. Det betyder, at kabinepersonalet skal arbejde i dobbelt eller tredobbelt tempo. Dette indebærer stress for personalet og kan gå ud over flysikkerheden. Det er rigtigt, at kabinepersonalet principielt kan bruge den tid på check-in, som de har brug for, men det bør ikke være personalets ansvar at forsinke flyets afgang. I overensstemmelse med dette har såvel de danske som de svenske luftfartsmyndigheder udtalt, at de 50 minutter, der fremgår af OMA, skal overholdes. Det må også lægges til grund, at praksis i SAS i Norge og Sverige er anderledes end i Danmark.

Kabinepersonalets krav er ikke bortfaldet ved passivitet som følge af det tidligere forløb i 2013. Derimod støttes kravet af sagen fra 2018, hvor SAS kompenserede de pågældende medarbejdere med en F3-dag.

Der er ikke tale om overenskomstbrud, hvis flyet afgår før tid, fordi fly og besætning er klar, inden de planlagte 45 minutter er gået. Der er ikke grundlag for at antage, at denne situation opstår jævnligt.

Dansk Industri I for SAS – Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden har overordnet anført bl.a., at SAS altid planlægger med mindst 45 minutters check-in-tid, når arbejdsplanen udgives. SAS kan imidlertid ikke anerkende den ubetingede forståelse af overenskomstens pkt. 6.3.1.1 E, som Dansk Metals påstand er udtryk for. OMA skal ikke inddrages i sagen, da den ikke har karakter af overenskomst, men er fastsat af SAS.

Planlægning i bestemmelsens forstand sker, når kabinebesætningens arbejdsplan offentliggøres senest den 16. i måneden, og også ved f.eks. omdisponering fra en afgang til en anden. I afviklingsfasen kan der opstå situationer, hvor der som udgangspunkt er mindre end 45 minutter til rådighed på grund af uforudsete forsinkelser, f.eks. som følge af sen ankomst dagen før i kombination med hviletidsreglerne. Ved mindre forsinkelser udsætter SAS efter fast og langvarig praksis ikke afgang i systemet, fordi det ville blive en unødvendig gene for passagererne, jf. D's forklaring for voldgiftsretten. Dette er ikke i strid med overenskomsten, da der ikke er tale om planlægning, og hverken de danske eller svenske luftfartsmyndigheder har påtalt SAS' praksis. Kabinepersonalet har i praksis altid den tid til rådighed, der er nødvendig til f.eks. at iagttage sikkerhedsprocedurer.

I alle tilfælde er et eventuelt krav for kabinepersonalet bortfaldet ved passivitet, da Cabin Attendants Union i 2013 rejste en helt tilsvarende sag uden at føre den til faglig voldgift. Sagen fra 2018 støtter ikke Dansk Metals påstand, da kompensation ikke blev givet på grund af overenskomstbrud.

7. Opmandens begrundelse og resultat

Sagen angår som anført forståelsen af en bestemmelse om planlægning af check-in-tid i overenskomst mellem SAS Scandinavian Airlines System og Cabin Attendants Union (2017).

Efter overenskomstens pkt. 6.1 er "check-in" defineret som "fastsat mødetid før start". Efter pkt. 6.3.1.1.E skal check-in som minimum planlægges til 45 minutter.

Det er ubestridt, at SAS generelt planlægger i overensstemmelse med bestemmelsen, herunder ved udgivelse af den månedlige arbejdsplan til kabinepersonalet og ved omdisponering af personale fra en afgang til en anden.

Der kan efter det oplyste med kort varsel – f.eks. på grund af sen ankomst dagen før – forekomme tilfælde, hvor hviletidsreglerne indebærer, at kabinepersonalet skal møde i lufthavnen så sent, at der i forhold til det

fastsatte afgangstidspunkt ikke er de fulde 45 minutter til rådighed til check-in. SAS' praksis må forstås således, at hvis man i den forbindelse alene forudser en mindre forsinkelse, udsætter man ikke på forhånd flyets afgangstidspunkt, men at kabinepersonalet også i disse tilfælde har den tid til rådighed, der er nødvendig til gennemførelse af check-in.

Det er denne praksis, Dansk Metals påstand angår. Det må lægges til grund, at konsekvensen af påstanden vil være, at SAS i de nævnte tilfælde altid på forhånd skal udsætte det pågældende flys afgangstidspunkt.

Der er ikke fremlagt oplysninger om forhistorien til overenskomstens pkt. 6.3.1.1 E, men jeg finder, at bestemmelsen efter en naturlig forståelse af udtrykket "planlægges" ikke omfatter de nævnte tilfælde. Det må efter bevisførelsen endvidere lægges til grund, at der er tale om en fast og langvarig praksis i SAS, og at en ændring af praksis vil indebære gener for afviklingen af flyafgange, herunder for selskabets passagerer.

Jeg bemærker endelig, at der ikke er grundlag for at forstå den omtalte sag fra 2018 således, at den støtter Dansk Metals påstand.

Der er herefter ikke grundlag for at tage Dansk Metals påstand til følge. Under disse omstændigheder er der ikke anledning til at tage stilling til, om Dansk Metals krav i alle tilfælde ville være bortfaldet ved passivitet som følge af den tidligere sag i 2013.

Efter det anførte tager jeg indklagedes påstand om frifindelse til følge.

T h i b e s t e m m e s:

Indklagede frifindes for klagerens påstand.

Parterne skal betale egne sagsomkostninger og skal hver betale halvdelen af opmandens honorar.

København, den 10. oktober 2023

Jørgen Steen Sørensen