

OVERENSKOMST

Mellem

**Scandinavian Airlines System
Denmark – Norway -Sweden
(Herefter kaldet SAS)**

Og

**Dansk Pilotforening
(Herefter kaldet DPF)**

for

SAS ansatte Piloter i Danmark

Contents

§ 1 Overenskomstens område.....	3
§ 2 Ansættelse.....	3
§ 3 Aflønning.....	3
§ 4 Pension og forsikring.....	5
§ 5 Tjenesteperioder, scheduling og arbejdstid.....	8
Generelle bestemmelser.....	8
Bestemmelser shorthaul (stk.9-13).....	12
Bestemmelser longhaul (stk. 14-18).....	14
Stk. 19. Kombination Shorthaul/Longhaul.....	15
§ 6 Spisepauser og spisning.....	16
§ 7 Hotel og Crew transport.....	16
§ 8 Ferie.....	17
§ 9 Deltid.....	23
§ 10 Orlov.....	24
§ 11 Certifikater, Lægeundersøgelser, Pas, visum, vaccinationer m.v.....	24
§ 12 Uddannelsesomkostninger.....	24
§ 13 Uniformering.....	24
§ 14 Groundede piloter.....	25
§ 15 Graviditet, barsel, fædreorlov mv.....	25
§ 16 Flight Data Monitors/Voice-/Datarecorder.....	25
§ 17 Sygdom, dødsfald m.v. i nær familie.....	26
§ 18 Opsigelsesvarsler.....	26
§ 19 Anciennitetsliste.....	26
§ 20 Samarbejde og repræsentation.....	27
§ 21 Lokalaftaler.....	27
§ 22 Indleje af andre selskaber.....	28
§ 23 Uoverensstemmelser af faglig karakter.....	28
§ 24 Afskedigelse og sanktioner.....	29
§ 25 Varsling af konflikt.....	29
§ 26 Overenskomstens varighed.....	31
Bilag 1. Instruktør og LCP- aftale.....	32
Bilag 2. Standardkontrakt for piloter.....	33
Bilag 3. Lønskala gældende for piloter ansat på 100 %.....	35
Bilag 4. Per Diem.....	37
Bilag 5. Prøveaftale weekend request system for variabel gruppe shorthaul single aisle.....	38
Bilag 6. Superfridag.....	39
Bilag 7. Jul og nytårfri piloter VG single aisle.....	40
Bilag 8. Produktionsdeltid – single aisle.....	41
Bilag 9. – Bilag til Rollefordelingsavtalen.....	43
Bilag 10. - Rollefordelingsavtalen.....	44

§ 1 Overenskomstens område

Denne overenskomst er gældende for piloter ansat i SAS konsortiet i Danmark med base of employment i danske lufthavne.

Tjenesten som pilot i SAS omfatter al flyvning, bortset fra indleje af andre selskaber i henhold til § 22, der foretages for SAS's regning med fly, der ejes af eller til stadighed står til SAS' disposition.

Instruktører og supervisors i SAS følger nærværende overenskomst og omfattes af bilag 1, med den undtagelse, der fremgår af bilag 1 under "løn og tillæg", sidste afsnit.

§ 2 Ansættelse

Ved ansættelse i SAS bliver piloter omfattet af nærværende overenskomst.

Lov om ansættelsesbeviser er gældende. Såfremt SAS foretager ændringer i den standardkontrakt (bilag 2) for piloter, som var gældende ved overenskomstens underskrift, skal DPF orienteres herom.

SAS er forpligtet til at orientere DPF om ansættelser af piloter i CPH.

Hvor andet ikke er aftalt, er funktionærloven gældende for piloter omfattet af denne overenskomst. Dette gælder dog ikke § 5, stk. 2 og § 7.

Home base er det samme som base of employment, medmindre andet aftales mellem parterne. Såfremt SAS etablerer andre baser end CPH i DK, kan piloten kun basebyttes efter aftale med DPF.

Den ansatte må ikke, til personer uden for SAS, overlade nogen som helst oplysninger om SAS forhold, der af SAS er meddelt eller må skønnes at være af fortrolig karakter, herunder spørgsmål vedrørende SAS personale-, økonomi-, organisations- og særlige driftsforhold. Undtaget fra dette er oplysninger til f.eks. politi, lufthavnsmyndigheder, som piloten i henhold til gældende lovgivning er forpligtet til at oplyse om.

Den ansatte må ikke påtage sig flyvning for andre end SAS uden forudgående tilladelse. Det understreges, at piloterne er pligtige til at stille fuld arbejdstid i forhold til ansættelsesgrad til rådighed for SAS.

Medarbejderen skal indrapportere flyve- og tjenestetid fra enhver anden flyveaktivitet til SAS.

§ 3 Aflønning

Piloterne aflønnes i henhold til lønskalaerne i bilag 3.

Piloterne er månedslønnet og lønnen udbetales senest den 3. sidste hverdag i måneden.

Lønforhøjelser som følge af oprykning til FC sker ved bestået ILC. Lønændring pga løntrinsopryk eller bestået ILC sker fra og med den 1. i måneden, såfremt datoen for oprykning/bestået ILC falder den 1-15 i måneden. Falder datoen efter den 16. i måneden sker lønændringen fra og med den første i næstfølgende måned.

Der kan indgås aftale om bruttolønsordning med den enkelte pilot.

Per diem/Dagpenge i forb.m. flyvetjeneste.

For de reelle meromkostninger, der opstår i forbindelse med flyvetjenesten, oppebærer piloten betaling i overensstemmelse med nedenstående:

a) Grundniveauet for per diem er de pr. 1. april 2017 gældende satser (se bilag 4).

Per 01JAN tillemperes for justering af dagpenge et indeks (se nedenfor) beregnet på underlag fra ECA (Employment Condition Abroad Ltd). Ved beregning anvendes ECA "Daily rate excluding hotell/breakfast, 3 star".

b) Dagpenge beregnes for hvert døgn (24 tm) regnet fra 1 time før planlagt start fra hjemmebase (stationeringssted) og til 30 minutter efter "block-on" på hjemmebase (stationeringssted).

Hvis "block-on" sker før planlagt landingstidspunkt anvendes dog tiden for den planlagte «block-on" hvis differencen er mindre end 30 minutter.

For overskydende del af døgn eller for fravær på mindre end 24 timer beregnes dagpenge som følger:

Mindre end 3 timer	ingen dagpenge
3 - 6 timer	1/4 dagpenge
6 - 12 timer	1/2 dagpenge
12 timer og derover	1/1 dagpenge

c) Ophold på hjemmebase (stationeringssted) mellem to flyvninger, hvor opholdet er af kortere varighed end fem timer, medregnes ved beregning af fraværets længde. Ved udrejse senere og/eller hjemrejse tidligere end planlagt, sker beregningen på aktuelle tider.

d) Ved airport standby som ikke foregås eller efterfølges af flyvetjeneste i samme tjenestegøringsperiode udbetales ikke dagpenge, når perioden med airport standby ikke overstiger 4 tm.. Ved airport standby efter flyvetjeneste, som ikke efterfølges af yderligere flyvetjeneste slutter beregning af dagpenge ved slut af airport standby.

e) Dagpenge ifølge (b) ovenfor fordeles i overensstemmelse med overnatnings- og måltidsplanlægning

f) Ved flyvetjeneste på danske nationale helligdage udbetales per diem med faktor 2,0. Der udbetales alene per diem med faktor 2,0 for den del af flyvetjenestegøringsperiode, som falder på helligdagen. Hvorvidt tjenestegøringen falder på en helligdag beregnes altid med udgangspunkt i skandinavisk lokaltid; dette uanset om piloten måtte befinde sig inden for anden tidszone under tjenestegøringen.

Dagpenge ved øvrige rejser i tjenesten.

Ved øvrige rejser i tjenesten oppebærer pilot betaling i overensstemmelse med de til enhver tid gældende regler for markpersonale i SAS.

Tarmac

Parterne er enige om, at SAS betaler et TARMAC-tillæg én gang årligt til hver aktiv pilot i SAS med base i Danmark på respektive udbetalingstidspunkter.

Tillægget udgør pr. 1. april 2019, 4.253 DKK/pilot.

TARMAC-tillægget reguleres i henhold til den aftalte årlige lønregulering. TARMAC-tillægget reguleres således pr. 1. april 2020 med 3,0 % og pr. 1. april 2021 med 4,0 %.

Tillægget er pensionsberettiget.

TARMAC-tillægget udbetales hvert år med april måneds løn..

§ 4 Pension og forsikring

SAS har indgået pensions- og forsikringsaftaler for aktive piloter omfattet af SAS/DPF's aftaleområde.

Følgende aftaler indgår med virkning pr. 01. august 2016:

- Firmapensionsaftale mellem Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden (SAS), Dansk Pilotforening (DPF) og Nordea Liv og Pension.
- Firmapensionsaftale mellem Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden (SAS) og Danica Pension Livsforsikringsaktieselskab om (obligatorisk) pensionsordning for piloter opført i aftalen. (Særlig defineret gruppe)
- Særlig gruppe af piloter på ufrivillig/frivillig førtidspension/CT. (Særlig defineret gruppe)

Med virkning pr. 01. august 2016 er mellem ovenstående parter aftalt, at følgende er gældende for piloter omfattet af parternes overenskomst, hvad angår pension og forsikringer.

Alle piloter er omfattet af en præmiebaseret pensionsordning samt forskellige forsikringsordninger. For alle pensions- og forsikringsbidrag gælder at præmieindbetalinger sker fra den første ansættelsesmåned.

Den pensionsgivende løn består af aktuel grundløn, FX-betaling og tillæg som aftalemæssig er pensionsgivende.

Dækningsgivende løn er grundløn reduceret for eventuel deltid. Dækningsgivende løn anvendes til beregning af forsikringsudbetalinger.

SAS indbetaler til dækning af pension og forsikringer i perioden 01. august 2016 til 31. juli 2020 månedligt 24,5% beregnet af pilotens pensionsgivende løn pr. måned. (15%+3% til pension — 6,5% til forsikring)

SAS indbetaler pr. 01. august 2020 månedligt 21,5% beregnet af pilotens pensionsgivende løn pr. måned. (15% til pension — 6,5% til forsikring)

Forskellen på 24,5%-21,5% = 3% i perioden 01. august 2016 til 31. juli 2020 månedligt er aftalt for at sikre fornødent økonomisk fundering i opstartsperioden i forbindelse med etableringen af ny pensionsaftale.

Piloter, der i henhold til aftaler mellem SAS og DPF er berettiget til en individuel x%, skal ud over den til enhver tid aftalte indbetaling til pension og forsikring have indbetalt det ved aftalerne fastlagte X % bidrag på sit pensionsdepot. Indbetalingerne sker ved denne aftales indgåelse dels til Danica jf. (reference til pensionsaftale vedr. tildeling af X-pct) dels til Nordea. Særligt for bilag HH-piloter til det valgte pensionsselskab.

Alle aftaler og alle fortolkningsbidrag, der forud for denne aftale er indgået og /eller drøftet mellem SAS og DPF om X %, er i øvrigt fortsat gældende i tillæg til denne aftale. Alle aftaler eller drøftede fortolkningsbidrag om X % kan kun opsiges eller ændres i overensstemmelse med det i disse aftaler fastlagte uanset bestemmelser i nærværende aftale om opsigelse og genforhandling af nærværende aftale.

Ændring i procentbidragene på 24,5 og 21,5 kan alene finde stede efter aftale mellem SAS og DPF.

De af SAS indbetalte procentbidrag skal dække følgende:

- Pensionsopsparing (15%) (+ 3% i perioden 01. august 2016 til 31 juli 2020)
- Tab af erhvervsevneforsikring (TAE)
- Loss of license forsikring (LOL)
- Sundhedsforsikring
- Kritisk sygdomsforsikring

SAS tegner og vedligeholder ud over ovenstående firmapensionsordning nedenstående forsikringer for piloter omfattet af overenskomst mellem SAS og DPF:

A: Gruppelivsforsikring.

B: Ulykkesforsikring.

Dette sker på de vilkår, der hidtil har været gældende for disse forsikringer

Der er enighed om, at SAS med disse betalinger opfylder alle de overenskomstmæssige forpligtelser, der pr. underskriftsdatoen følger af parternes overenskomst. Eventuelle forandringer i de gældende regler om skat og social sikring ændrer ikke på dette.

Ophør af indbetaling af bidrag fra SAS til pension og forsikring ophører med udgangen af den måned, hvor piloten fylder 65 år, medmindre andet er gældende jf. pensionsaftale af 19. november 2012

Særligt for Bilag HH piloter (ref. fortolkningstillæg til pensionsaftale af 19. november 2012):

I perioden 01. august 2016 til 31. juli 2020 hvor SAS indbetaler 24,5% beregnet af pilotens pensionsgivende løn pr. måned, skal minimum 7,5% indbetales til Nordea.

Pr. 01. august 2020 hvor SAS indbetaler 21,5% beregnet af pilotens pensionsgivende løn pr. måned, skal minimum 7,5 % indbetales til Nordea,

Resterende pensionsbidrag inkl. X-procent indbetales som tidligere i henhold til HH-aftale.

Loss of License (gældende fra 01. april 2015)

For piloter der af medicinsk grund mister deres certifikat gælder et opsigelsesvarsel på 6 måneder fra SAS' side regnet fra den første dag i måneden efter den dag certifikat er mistet/inddraget. Opsigelse fra SAS vil derfor som udgangspunkt altid ske i den måned certifikat er mistet/inddraget. En pilot der mister sit certifikat skal uden ugrundet ophold meddele SAS dette hurtigst muligt.

I opsigelsesperioden kan tilgodehavende ledighed udlægges, ferie undtaget.

Indtil endelig fratrædelsestidspunkt tilfalder eventuel LOL-ydelse fra pensionsselskab eller ydelse fra det offentlige SAS.

Der udbetales fratrædelsesgodtgørelse i henhold til FUL § 2a ved endelig fratrædelse, såfremt pilotens anciennitet måtte berettige til det.

En pilot, der er opsagt grundet medicinsk loss of license, har ret til genansættelse, såfremt denne inden for 2 år generhverver sit certifikat og efter normal flyvetræning (simulator + LIFUS) opfylder de aktuelle kvalifikationskrav. Disse 2 år regnes fra den dato, hvor ansættelsesforholdet ophører.

Hvis piloten ikke i forbindelse flyvetræning kan opfylde de aktuelle kvalifikationskrav vil retten til genansættelse ophøre, og piloten fratræder selskabet med opsigelsesanciennitet identisk med datoen for genansættelsen og i henhold til de i overenskomstens aftalte opsigelsesvarsler.

Efter længere tid end 2 år gælder ovenstående ret ved generhvervelse af certifikat kun ved pilotmangel.

En pilot der efterfølgende generhverver sit certifikat og genansættes i SAS vil få opsigelsesanciennitet identisk med datoen for genansættelse. Herefter følger piloten overenskomstens aftale opsigelsesvarsler.

Hvad angår SAS anciennitet og senioritet vil tidligere SAS ansættelsesperiode som pilot indgå.

Pension ved basebytte

For danske piloter - piloter ansat i SAS med base of employment i Danmark:

Ved basebytte fra CPH til STO gælder følgende:

Piloten blir utmeldt av pensjonsordningen i Danmark og innmeldt i den til enhver tid gjeldende svenske premiebaserte pensjonsordning for nyansatte på tidspunktet for basebytte.

Hvis piloten i sin aktuelle danske pensionsordning har ret til x-procent, pensionssamordnes piloten ved en kapitalisering af X-procenten på pilotens aktuelle 100 % løn på tidspunktet for basebytte.

Til beregning af pensionssamordningen anvendes samme beregningsmetode som er defineret ved beregning af den kapitaliserede værdi ved fratrædelse, dog med den forskel, at lønn i beregningsmodellen ændres til aktuell 100% lønn på tidspunktet for basebytte*. X-procenten indbetales til den danske pensionsordning.

Ved basebytte tilbage til CPH træder piloten ind i den til enhver tid gældende danske pensionsordning for nyansatte. Der kan kun ske kapitalisering af x-procenten en gang for hver pilot.

Ved basebytte fra CPH til OSLO:

Piloten blir utmeldt av pensjonsordningen i Danmark og innmeldt i den til enhver tid gjeldende norske premiebaserte pensjonsordning for nyansatte på tidspunktet for basebytte.

Hvis piloten i sin aktuelle danske pensionsordning har ret til x-procent, pensionssamordnes piloten ved en kapitalisering af X-procenten på pilotens aktuelle 100 % løn på tidspunktet for basebytte.

Til beregning af pensionssamordningen anvendes samme beregningsmetode som er defineret ved beregning af den kapitaliserede værdi ved fratrædelse, dog med den forskel, at løn i beregningsmodellen ændres til aktuell 100% lønn på tidspunktet for basebytte *. X-procenten indbetales til den danske pensionsordning.

Ved basebytte tilbage til CPH træder piloten ind i den til enhver tid gældende danske pensionsordning for nyansatte. Der kan kun ske kapitalisering af x-procenten en gang for hver pilot.

*Beregning af kapitaliseret X% på tidspunkt for basebytte beregnes på følgende måde:

Nåverdi:

Aktuel løn (100%) på tidspunkt for basebytte x individuel X% x resterende antal måneder til alder 65 år.
Diskonteringsrente 3,81%

Viser for øvrig til aftale om pensjon ved basebytte datert 30.06.2016 mellom SAS og DPF, SNF, SPF og NSF
(i fællesskab)

Seniordeltid med kompensasjon

Der tilbydes seniordeltid med kompensasjon, jøvnfør § 9, til alle piloter som er 55 år eller ældre. Ved tjenestegøring på seniordeltid mellom 50 % indtil 75 % betales 15 % af 75 % løn og x % af 100 % løn, og ved tjenestegøring på seniordeltid fra 75% eller deroover betales 15 % + x % af 100 % løn.

§5 Tjenesteperioder, scheduling og arbejdstid

Stk. 1. Definitioner

- a. Longhaul (LH): Som longhaulproduktion regnes tjeneste, der afsluttes udenfor området regnet som homebase time, ie. standard timezonerne +2 til -2 regnet i forhold til skandinavisk normaltid.
- b. Shorthaul (SH): Flyvning som ikke falder ind under longhaul begrebet.
- c. Publiceret schedule: en schedule er publiceret når den er tildelt i henhold til nærværende aftale og informeret til den enkelte pilot.
- d. Uregelmæssigheder: uregelmæssigheder er ændringer til publiceret schedule, ie. forsinkelser, aflysninger og diversions. Udkald på standby anses ikke som en uregelmæssighed.
- e. Omdisponering: en omdisponering er en ændring til publiceret schedule, som ikke anses som en uregelmæssighed. Udkald på standby anses ikke som en omdisponering.
- f. Arbejdsperiode: Fortløbende række af dage med planlagt tjeneste mellem fridage.
- g. Fridag(F): Kalenderdage fri for tjeneste, ie. fridage starter kl. 0000 og slutter 24 timer senere og kan kun afvikles på homebase.
- h. Blank dag(BL): er en arbejdsdag uden planlagt produktion.

Generelle bestemmelser

Stk. 2. Produktionsforum

SAS Produktionsforum skal fungere som et hurtigt og effektivt forum, hvor SAS og DPF kan løse problemer og afklare spørgsmål i den daglige drift. Produktionsforum skal også bidrage med idéer og analyser til udformning af en langsigtet og omkostningseffektiv produktionsplatform for SAS. Dette forum skal endvidere udvikle og fremme aktiviteter som øger trivslen for SAS piloter blandt andet ved at øge muligheden for at den enkelte pilot kan påvirke sin roster og øvrige arbejdssituation positivt. Møde afholdes én gang i kvartalet eller efter behov.

Stk. 3. Retningslinjer og begrænsninger

Tjeneste- og hvileperioder tilrettelægges i henhold til SAS OM-A, samt de i denne overenskomst aftalte betingelser.

Generelle begrænsninger:

- a. Alle tidsangivelser i denne aftale refererer til lokal tid (LT homebase)
- b. Piloten kan maksimalt tjenestegøre 900 block hours per kalenderår.
- c. Piloten kan maksimalt planlægges til 47,5 timer pr rullende 7 kalenderdøgn. For arbejde ud over 47,5 timer ydes overtidbetaling, (1 % af 100% månedsløn per halve time) dog bortfalder overtidbetaling ved salg af fridag eller overskridelse der er forårsaget af privat bytte.
- d. Standby tjeneste kan maksimalt planlægges til 10 timer.
- e. Airport standby må maksimalt scheduleres til 4 timer. Ved udkald på hjemme/hotel standby kan piloten tildeles airport standby i op til 2 timer fra block-on, når duty på dagen understiger 6 timer, regnet fra check-in til check-out efter produktion. Airport standby skal kunne afholdes i et, for offentligheden ikke tilgængeligt lokale.
- f. Check-out tiden på homebase er 30 minutter fra aktuel block-on. Check-out væk fra homebase er minimum 15 minutter fra aktuel block-on.

Stk. 4. Roster

Selskabet udarbejder en roster per kalendermåned. Rosteren skal indeholde alle aktiviteter tilsat af SAS i den kommende måned. Rosteren skal være tilgængelig senest den 16. (sekstende) før den aktuelle tjenestegøringsmåned.

Stk. 5. Standby tjeneste

Der kan scheduleres standby (SB) tjeneste. Tidsrummet for SB skal fremgå af den publicerede roster. Check-in skal kunne ske hurtigst muligt dog senest med 80 minutters varsel (under normale forhold, trafik, vejrlig, mm).

Stk. 6. Blank dag

- a. Publicering af produktion på blank dag skal senest ske kl. 1800 dagen før den blanke dag. Hvis piloten ikke har modtaget denne information skal piloten kontakte Crew Control.
Publicering af produktion på blank dag i perioden skærtorsdag til 2. påskedag og 24. december – 01. januar skal ske senest kl. 16:00 7 kalenderdage før BL dag, ie. udkald til produktion fredag skal senest varsles fredagen før, kl. 16:00.
Er roster ikke opdateret inden tidspunkterne ovenfor, konverteres BL-dag til en tjenestefri dag.
- b. BL-dag som følger direkte efter en F-dag eller anden ledig dag kan konverteres til en produktionsdag med check-in tidligst kl. 06:00.
- c. Ved tjenestegøring på scheduleret BL, som er blevet konverteret til en tjenestefri dag, kompenseres piloten med 5,6% af pilotens aktuelle månedsløn.
- d. BL dag kan ikke disponeres til standby. Publiceret produktion på BL er underlagt omdisponeringsreglerne.
- e. For piloter på SB som efterfølges af en eller flere BL dage, gælder varsel i punkt a. ovenfor ikke.

Stk. 7. Fridag

Ved forsinkelser som medfører check-out efter kl. 0000 godtgøres piloten med 2% af 100% månedsløn per halve time, dog maksimalt 8% af 100% månedsløn, for hver fridag som berøres. Piloten kompenseres ikke samtidig efter stk. 3, c.

Stk. 7.1 Variabelt fridagssystem

For tjenestegørende i variabelt fridagssystem gælder følgende:

- a. Der tildeles minimum 157 fridage per kalenderår reguleret for deltid. Ved fravær (orlov, sygdom, etc) reduceres antal fridage i modsvarende grad. (Eksempel, 365 kalenderdage – 25 VA-dage – 157 fridage = 183 P-dage)
- b. Fridage udlægges med minimum 11 dage pr. kalendermåned. Ved fravær (orlov, sygdom, etc.) reduceres antal fridage i modsvarende grad.
- c. Weekend fri: Tjenestefri periode fra fredag kl. 1600 til mandag kl. 0700.
- d. Piloten har ret til én weekendfri per kalendermåned. Weekend ledigheden regnes til den måned, søndagen tilhører. Som weekendfri regnes alle "off duty" koder (LoA, F, VA, IL, etc.)
- e. Weekendfri bidding for single aisle piloter, jf. Bilag 5.
- f. Superfridag, jf. bilag 6.
- g. Jul og nytårs fri, jf. bilag 7.

Stk. 7.2 Salg af fridag

- a. Piloten kan på frivillig basis, ved behov, udføre tjeneste på fridag(F/VA) op til maksimalt 20 dage per kalenderår.
Anm: Der genereres en soft warning i CMS for piloter som har solgt 12 FX eller flere.
- b. Tjeneste på fridag kompenseres med 8% af aktuel månedsløn for planlagt duty til og med 6 timer og 14% af aktuel månedsløn for planlagt duty over 6 timer per solgt fridag.
- c. Lønkomensationen skal ske i efterfølgende måneds lønudbetaling.

Stk. 7.3 Frikøb fra tjeneste

Piloten kan købe sig fri fra tjeneste i publiceret roster, når produktionen tillader det og betaler med 5,6 % af aktuel månedsløn, alternativt med en kompensationsfridag (F3-dag).

Kompensationsfridage kan søges udlagt enkeltstående eller i blokke op til fem dage. Hvis antallet af indestående F3-dage (F3S-dage inklusive) er syv eller færre kan disse kun udlægges efter ønske fra piloten. Hvis antallet af indestående F3-dage (F3S-dage inklusive) overstiger syv kan SAS, efter samråd med den enkelte pilot, udlægge dage overstigende syv dage i forbindelse med anden fritid, dog maksimalt fem per kalendermåned.

Stk. 7.4 Udbetaling af F3-dage

Piloten kan én gang per kalenderår vælge at sælge et antal kompensationsfridage optjent indtil 31. august. Ansøgningsfrist er medio september og udbetaling sker efterfølgende januar.

Kompensationsfridage udbetales med 5,6% af 100% månedsløn.

Punkt 7.5 Ekstra F3/F3S dage – Piloter alene kvalificeret på single aisle fly i variabel gruppe

Pilot alene kvalificeret på single aisle fly, tildeles hvert kalenderår seks F3 i pilotens account. (2 stk. F3, 2 stk. F3S og 2 stk. F37). F3 dagene reduceres pro rata for deltid.

a) F3

Dagene gøres tilgængelige 1. januar «på forskud» for det kommende år, og tildeles iht. pilotens stillingsgrad på dette tidspunkt. Beregningen af antal dage sker dynamisk iht. f.eks. pilotens stillingsgrad og tjenestegøringsgruppe (base, flytype, og FC/FP)

- Der vil blive taget hensyn til kendte faktorer, som påvirker optjening af F3 dage i det kommende år ved tildeling 1. januar og F3-dagene i saldo justeres iht. dette. Dette selv om f.eks. LoA måtte tildeles senere på året.
- Hvis forudsætningerne for optjening af F3 dage ændres i løbet af året (f.eks. LoA, deltid eller ændring af tjenestegøringsgruppe) at dette påvirker optjeningen af F3 dage vil dette blive opdateret.
BEMÆRK : Har piloten benyttet dage før en negativ ændring, kan piloten opnå på en minussaldo. Ligeledes vil en pilot som f.eks. overføres fra FG til VG i løbet af året få tilført F3-dage til sin konto, denne berettigelse beregnes ift. andelen af året hvor piloten er i VG.

En sådan korrigerende vil kunne resultere i at piloten ikke nødvendigvis får «hele» dage i sin konto. Der vil blive benyttet én decimal efter kommaet (rundet op). Hvis en pilot havner på minussaldo vil dette blive korrigeret ved næste års tildeling, eller blive trukket fra ved slutopgørelsen ved ansættelsens ophør (pension/anden ophør af tjeneste).

b) F3S

Dagene tildeles og beregnes som F3 beskrevet over. Piloten kan requeste op til to F3S dage per kalenderår (enkeltstående eller samlet) Disse er fridager med særskilt prioritet. SAS er forpligtet til at opfylde ansøgning om udlægning af F3S op til maksimalt 2 % af antallet af piloter i en tjenestegøringsgruppe. Undtaget fra dette er perioderne 15. december til 5. jan. og 1. juni til 31. august, hvor request af F3S opfyldes dersom det er muligt.

Dagene bevilliges iht. et «first come / first serve» princip, i et system med instant reply, og kan biddes 1 år frem i tid.

c) F37

Disse dage kan ikke biddes, men sættes til udbetaling. Dagene tildeles og beregnes som F3 beskrevet over, men udbetales med tilbagevirkende kraft (januar løn efterfølgende år). På denne måde har SAS oversigt over aktuelt afviklet år ift. stillingsgrad, tjenestegøringsgruppe, etc.

Stk. 8. Skoling/Uddannelse

Piloter under uddannelse kan udtræde af sit normale arbejdstidssystem (fast gruppe, variabel gruppe, deltid, etc.) og planlægges i henhold til nedenstående. Hensigten er, at piloten skal kunne følge et hvilket som helst uddannelsesforløb, både på hjemmebase og uden for hjemmebase, uafhængig af geografisk placering af dette forløb. Piloten følger det af kursusudbyderen til enhver tid gældende skolingsprogram/kursusforløb.

Uddannelsesforløb på hjemmebase;

Fridage, der eventuelt mistes i denne uddannelsesperiode, tildeles så vidt muligt hvor piloten ønsker dem. Fridagene skal være tildelt senest 6 måneder efter afslutning af skolingsforløbet.

Uddannelsesperiode uden for hjemmebase;

- a. Ved uddannelsesperioder med en varighed over 14 dage på udestation tildeles piloten, ved ankomst til hjemmebase fra kursusforløb, minimum 5 fridage i umiddelbar forlængelse af uddannelsesperioden. Hjemrejsedagen medregnes ikke til de 5 fridage.
Videre tildeles piloten ved uddannelsesperiodens start 7 F3-dage. 4 af disse F3-dage og minimum 3 fridage, i alt minimum 7 kalenderdage, tildeles så vidt muligt hvor piloten ønsker dem, som samlet frihed i en perioden, regnet fra skolingsforløbets afslutning og 12 måneder frem i tid.
- b. Ved uddannelsesperioder med en varighed på 14 dage eller derunder på udestation tildeles piloten, ved ankomst til hjemmebase fra kursusforløb, minimum 4 fridage i umiddelbar forlængelse af uddannelsesperioden. Hjemrejsedagen medregnes ikke til de 4 fridage.
Videre tildeles piloten ved uddannelsesperiodens start 3 F3-dage. Disse dage og 3 minimum fridage, i alt minimum 6 kalenderdage, tildeles så vidt muligt hvor piloten ønsker dem, som samlet frihed i en perioden, regnet fra skolingsforløbets afslutning og 12 måneder frem i tid.

Definitioner

Skolingsprogram – Kursusudbyderens skolingsprogram

Uddannelsesperiode – Den periode som indeholder kursusudbyderens skolingsprogram. Ved uddannelsesperiode som henlægges uden for hjemmebase regnes perioden fra udrejsedagen til og med hjemrejsedagen.

Skolingsforløb – Den periode som indeholder kursusudbyderens skolingsprogram og som afsluttes enten første dag i kalendermåneden efter hjemkomst fra uddannelsesstedet eller 30 dage efter ILC. Den dag som indfalder sidst er afgørende for afslutningen af perioden.

Bestemmelser shorthaul (stk.9-13)

Stk. 9. Begrænsninger

- a. En hvileperiode skal senest påbegyndes 20 timer efter afslutning af foregående hvileperiode.
- b. Scheduleret tjenestegøringstid for pilot i Fast Gruppe, per to måneder, regnet med start januar, marts., maj, juli, etc., må ikke overstige antallet af produktionsdage x 9:30 timer. For pilot i Variabel Gruppe må scheduleret tjenestegøring per to måneder, regnet med start januar, marts, maj, juli etc., ikke overstige antallet produktionsdage x 8:48 timer. Ved tilgængelighed på 5 dage eller færre gælder dog kun begrænsningen pr rullende 7 kalenderdøgn, jf. §5 stk. 3. c. Antallet af produktionsdage per kalendermåned skal ikke planlægges overstigende 19 dage.
- c. En FDP med extension må maksimalt planlægges med 3 sectors.
- d. Maksimalt 3 FDP med extensions per kalendermåned må planlægges i perioden april til og med oktober. I resterende måneder kan der planlægges med 2 extensions pr kalendermåned.
- e. Der kan kun planlægges med én split duty i en arbejdsperiode. Tjenesten afsluttes ved ankomst til homebase efter split duty. I tillæg dertil skal længden af produktionen som efterfølger et kort stop ikke planlægges til at overstige længden af stoppet og ikke indeholde mere end to sectors.
- f. Antallet af planlagte nightduties mellem fritidsperioder begrænses til maksimalt 3, hvoraf maksimalt 2 må planlægges efter hinanden.
- g. Der kan højst planlægges med check-in 1 gang pr. kalenderdøgn fra kl. 03.00 til kl. 02.59 på homebase.
- h. Der skal planlægges check-out sidste P-dag som modsvarer check-in eller start af standby første P-dag plus maksimalt 12 timer. Denne regel skal gælde for planlagte produktionsdage, som afsluttes med flyvetjeneste på dag 5 og som er omgivet af fritidsperioder.

Ovenstående tekst i denne bestemmelse stk. 9 h. erstattes af en prøveaftale, som træder i kraft med virkning for december roster 2017. Hver af parterne kan opsige denne aftale med et varsel på 3 måneder til d. 1. i en måned, dog tidligst til 1. december 2018.

Følgende punkt fra § 5 i SNF og NSF aftalerne, tillige med protokol af 8/6 2016 er gældende i perioden for prøveaftalen:

"Det skal scheduleres check-out på siste P-dag som motsvarer check-in eller start av standby første P-dag plus maksimalt 12 timer. Denne regel gjelder for planlagte produksjonsdager som overstiger 3, som avsluttes med flyvetjeneste på siste dag, og som er omgitt av fritidsperioder."

Partene er enige om at regelen ikke gjelder hvis det er schedulert standby siste dag i arbeidsblokken.

Partene er videre enige om at enkeltstående standby eller BL dag siste dag i arbeidsblokken skal unngås i størst mulig grad. SAS forplikter seg til å "straffe" CMS slik at dette oppnås. Ikke så det aldri vil forekomme, men slik at det unngås i størst mulig grad. SAS reviderer eventuelle tilfeller til NSF og SNF i relevant forum (**læs her DPF**)

Uregelmessigheter på siste dag ved schedulert flyvetjeneste siste dag i arbeidsblokken håndteres etter reglene i OM-A, og omfattes heller ikke av punkt 9h.

Stk. 10. Fast Gruppe fridagssystem

Fast gruppe tilbydes som deltid. Piloten arbejder i et kontinuerligt system, 5P-4F eller 4P-5F, eller kombination af de enkelte varianter.

Stk. 11. Variabel gruppe fridage

- a. En arbejdsperiode kan maksimalt være 5 produktionsdage. En arbejdsperiode på 5 dage skal efterfølges af minimum 3 sammenhængende fridage(F/VA/LoA).
- b. Fridage udlagt i blokke af 2 dage skal minimum have en udstrækning på 62 timer.

- c. Piloten kan planlægges enkeltstående fridage på lørdage og helligdage og piloten kan requeste enkeltstående fridage alle dage. I så fald må de omkringliggende produktionsdage i antal maksimalt udgøre 6 dage og skal hverken foregå eller efterfølges af mere end 4 dage. Enkeltstående fridage skal minimum have en udstrækning på 40 timer.

Stk. 12. Tildeling af fast gruppe

- a) Mindst 60 % af piloterne i en tjenestegøringsgruppe (som kun er kvalificeret til single aisle) har adgang til fast gruppe senest den 1. september 2021. Det noteres, at SAS har en ambition om at anvende følgende stigning: mindst 45% senest 1. september 2019 samt mindst 50 % senest 1. september 2020. Stigningen er afhængig af, om SAS har den nødvendige skolingskapacitet. Pilotens adgang til fast gruppe forudsætter, at antallet af piloter i tjenestegøringsgruppen overstiger 30. En tjenestegøringsgruppe er baseret på kategori, flytype og base (for eksempel FC/B-737/ARN).

Denne avtalen gjelder frem til 31. mars 2022 uavhengig av om overenskomsten sies opp før dette.

- b) Når den ønskede kvote er fastlagt i den enkelte fridagsgruppe, forsøges kvoterne i de enkelte arbejdstidssystemer besat via bidding. Hvis ikke de ønskede kvoter bemandes via bidding, kan den enkelte pilot varsles skift af arbejdstidssystem med et varsel på 3 måneder. Varsling sker efter anciennitetslisten fra bunden, under hensyntagen til homebase og flytype.
- c) Nyansatte og nytilkomne i en tjenestegøringsgruppe placeres i variabelt fridagssystem.

Stk. 13. Omdisponering

- a. Mellem planlagt check-in og check-out på homebase kan piloten frit omdisponeres.
- b. Første check-in og standby start efter fridage må ikke tidligerelægges. De resterende dage må check-in på homebase tidligerelægges med 1 time. En sådan omdisponering skal senest varsles ved check-out dagen før.
- c. Sidste check-out før fridage må ikke senerelægges. De resterende dage må check-out på homebase maksimalt senerelægges med op til 2 timer. Dette kan ske uden varsel.

Bestemmelser longhaul (stk. 14-18)

Stk.14. Begrænsninger af tjenestegøring

- Ved tjenestegøring med efterfølgende positionering til homebase i Skandinavien skal transport planlægges med første tilgængelige flyforbindelse med SK-præfiks.
- Ved mere end 5 timer mellem block-on fra aktiv flyvning til block-off for positionering tilbyder SAS hotel.
- Følgende begrænsninger i tjenestegøringsbestemmelserne og hvile gælder som følger:

Standard TZD	> -7	-7 til -3	> +2
Maximum flight time outbound 2 pilots	n/a	11:30	10:00
Maximum flight time homebound 2 pilots	n/a	10:00	11:00
Slipping	1 local night*	1 local night	1 local night

Flyvning til og fra MIA skal planlægges med 3 piloter, uagtet at flyvetiderne til denne destination outbound og homebound er mindre end begrænsningerne i skemaet ovenfor.

Hensigten er, at tjeneste på flyvning til destinationer i Standard TZD >-7 hovedsagligt dækkes af frivillig FG 3/6 jf §9.

*Antallet af schedulerede tjenestegøringsperioder med én local night begrænses til én gang per pilot per kalendermåned og maksimalt 8 gange per kalenderår. Piloten kompenseres med 14% af 100% månedsløn per tjenestegøringsperiode som overstiger 6. Ved overstigende 1 local night er ikke antallet standard TZD >-7 begrænset i henhold til dette punkt.

Efter en tjenestegøringsperiode med én local night (Standard TZD > -7) planlægges piloten med minimum 4 kalenderdage fri fra tjeneste.

Stk. 15. Rest on board

Hvile ombord afvikles i hvilearrangement, jf. OM-A.

Stk. 16. Fridage

- Piloten planlægges med minimum 72 timers fri fra alt tjeneste ved ankomst til homebase efter longhaulproduktion. Efter øvrig tjeneste tildeles piloten hvile i henhold til OM-A. Når en hvileperiode er planlagt understigende 3 kalenderdage fri fra tjeneste, skal efterfølgende hvileperiode planlægges med minimum 3 kalenderdage fri fra tjeneste.
- Ved bytte mellem flyvning på destination i vestlig respektive østlig retning eller v.v. skal der, når tidsforskellen overstiger 4 timer i forhold til skandinavisk lokaltid, planlægges med minimum 4 kalenderdage fri fra tjeneste.
- Ved uregelmæssigheder tildeles hvile i henhold til OM-A.

Stk. 17. Omdisponering

For at kunne afvikle trafikken kan produktionsdage omdisponeres.

- Hvis piloten får besked senest 12 timer før ny check-in/standby start, må check-in/standby start tidligerelægges med op til 7 timer i forhold til oprindelig check-in/standby start.
- Ved omdisponering skal piloten altid sikres min. 72 timer fri ved ankomst til homebase. Hvis planlagt fridag omdisponeres kompenseres piloten jf. §5 stk. 7.2 a.
- Ved raskmelding efter sygdom skal piloten tilbage til oprindelig schedule hurtigst muligt. Pilot som alene er kvalificeret på dobbeltaisle fly kan om nødvendigt omdisponeres frem til fridage i anden fridagsperiode efter raskmelding.

Stk. 18. Standby

- Ved SB ud kald kan piloten omdisponeres indtil de sidste 2 fridage i den anden efterfølgende fritidsperiode.
- Når enkeltstående SB/BL udlægges umiddelbart før produktion kan efterfølgende fridage ikke omdisponeres.
- Efter 5 SB dage i træk uden ud kald tildeles piloten 2 fridage.

Stk. 19. Kombination Shorthaul/Longhaul

- a) Antallet af produktionsdage med flyvetjeneste i shorthaulområdet umiddelbart før longhaulproduktion, begrænses til maksimalt 1(én). Produktionsdagen før longhaulproduktion kan ikke scheduleres med en FDP over 11:00 timer.
- b) Når short- og longhaulproduktion kombineres i samme tjenestegøringsblok må der maksimalt planlægges med 5 sammenhængende tjenestegøringsdage. Efter kombination af short- og longhaulproduktion i samme tjenestegøringsblok skal der minimum scheduleres 3 kalenderdage fri fra tjeneste.
- c) Når standby indgår i en kombination af shorthaul- og longhaulproduktion regnes disse ikke med til slingelængden, hvis de er placeret inden shorthaulproduktionen.
- d) Hvis standbydagene er placeret mellem shorthaulproduktionen og longhaulproduktionen, regnes disse med til slingelængden.
- e) Standby-line (maks. 14 dage) for piloter i MFF begrænses til maksimum 2 lines pr. år (en standby-line medregnes til det kalenderår, hvor første dag i en standby-line ligger).
- f) Omdisponering fra produktion i longhaulområdet til anden produktion i longhaulområdet følger omdisponeringsreglerne for longhaulområdet. Andre omdisponeringer følger omdisponeringsreglerne for shorthaulområdet. Videre kan piloten ikke omdisponeres efter §5 stk. 17, til check-out på fridag i tilfælde, hvor piloten både opererer shorthaul- og longhaulproduktion i samme tjenestegøringsblok.
- g) Piloter i MFF følger FW og FS bestemmelser for single aisle.
- h) Piloter i MFF følger dobbelt aisle bestemmelserne for jul/nytårsfri.

Parterne skal forhandle om en overgangsordning før bidding på MFF gennemføres. Denne forhandling skal være afsluttet inden 1. november 2019. Bidding skal ikke gennemføres før forhandling med henblik på opnåelse af enighed er gennemført.

Denne aftale gjelder frem til 31. mars 2022, uavhengig av om overenskomsten sies opp før dette.

§ 6 Spisepauser og spising

- i) Senest 5 timer og 45 minutter, regnet fra check-in til sidste block-on i en serie af flyvninger i et tjenestegøringspas, skal piloten planlægges med et måltidsophold. Maksimal tid mellem måltidsophold er 5 timer.
- j) Måltidsophold på jorden skal planlægges til minimum 1:30 regnet fra STA til STD. Dette kan reduceres til 1:15 i forbindelse med uregelmæssigheder. På flyvninger CPH-OSL vv., OSL-ARN vv. og CPH-ARN vv. og på flyvninger med en block tid på minimum 1:05 regnes varm mad lastet ombord som måltidsophold.
- k) Ved afgang fra homebase skal der af SAS, i tilfælde hvor varm mad ikke er lastet efter punkt b., stilles f.eks. snacks, frugt, sandwich, smørrebrød eller lignende til rådighed for piloten ombord.
- l) I samarbejde mellem SAS og DPF kan last af mad ombord erstattes af måltid i lufthavnens transitområde.
- m) Ved afgang fra udestation med STD før 0800 skal morgenmad lastes.
- n) For at tilgodese måltider på normale tidspunkter har pilot altid ret til at få mad lastet når piloten finder det nødvendigt.
- o) SAS tilser, at der altid findes softdrinks, vand, kaffe og te ombord.
- p) Sammensætningen af den lastede mad samt indhold og kvalitet skal aftales med DPF mindst én gang pr. år.
- q) SAS er ansvarlig for kvalitetssikring af crewmad.

§ 7 Hotel og Crew transport

Ved overnatning eller ophold, hvor sengehvile fordres, sørger SAS for selvstændigt hotelværelse for den enkelte pilot, svarende til minimum 4 stjerner eller god skandinavisk standard.

Følgende krav stilles til SAS' valg af crew hotel;

A. Hotellets sikkerhedsstandard, hvorved henses til såvel den personlige sikkerhed som sikkerhed ved specielt brand. Konkret indebærer det følgende:

- Der skal være gode varslingsystemer for brand og gode muligheder for bekæmpelse af brand.
- Der må ikke være nogen hindringer for effektiv evakuering af hotellets gæster i evt. nødstilfælde, og der skal findes tydelige nødinstruktioner for hotellets gæster, herunder tydelig mærkning af nødudgange og information for øvrige nødsituationer.
- Hotellet skal være bemannet med personale døgnet rundt.

B. Pilotens mulighed for hvile: Hotelværelserne skal være beliggende (eller tilfredsstillende lydisoleret) så støj pga. trafik, elevatorer, restauranter, barer etc. reduceres til et minimum.

C. Adgang til restaurant eller mad på hotellet eller i dets nærhed.

D. Pilotens mulighed for rekreation:

- Fitness muligheder
- Gode offentlige transportmuligheder i hotellets nærhed
- Gratis Wi-Fi på hotelværelset

Regler for valg af besætningshotel

Ved natstop overstigende 16 timer fra block-on til block-off, skal der lægges særlig vægt på at hotellets beliggenhed er i et bymiljø.

SAS kan frit vælge hoteller på destinationer hvor SAS:

- har under 25 besætningsovernatninger per år
- har overnatninger i forbindelse med højtider, og hvor de normale crew hoteller er lukket
- har overnatninger i forbindelse med ad hoc flyvninger
- har overnatninger i forbindelse med irregularitet

Evaluering

Inden et hotel tages i brug i Danmark skal SAS rådføre sig med DPF.

Såfremt hotellet ikke lever op til ovenstående kriterier, kan DPF kræve at eventuelle mangler udbedres. I tilfælde hvor mangler ikke kan udbedres skal SAS finde et andet hotel snarest mulig, dog senest inden 4 måneder.

Crew Transport

Transport til og fra hotellet skal ske med særskilt crewtransport, hvor gåafstand overstiger 10 min. Dette gælder dog ikke hvor hotel shuttlebusser er tilgængelige. I tillæg kan godkendt togtransport benyttes. Ved transport med bil eller bus skal der findes sikkerhedsseler til samtlige passagerer. Bagage skal være adskilt fra kabinen eller sikret med net.

Denne aftale kan opsiges af begge parter med 4 måneders varsel. Hvis aftalen bortfalder, erstattes den i sin helhed med bestemmelser om Hotel og Crewtransport i den kollektivaftale som var gældende mellem parterne den 31.marts 2015 (Grøn Bog §7).

§ 8 Ferie.

Aftalens genstand

Indgåelsen af aftalen har ikke til hensigt at have betydning for andre dele af overenskomsten. Således har tiltrædelsen af aftalen eksempelvis ikke betydning for begrebsforståelsen i overenskomstens § 5, vedrørende definitioner af shorthaul/longhaul-områderne og single- og dobbeltaisle differentieringen.

Videre har indgåelsen af aftalen ingen betydning for antallet af produktionsdage, som piloten kan udføre per kalenderår, deriveret af eksemplet i overenskomstens § 5 stk. 7.1;

365/366 kalenderdage indeholder således 132 fridage, 8 F7 dage, 42 VA dage og 183/184 Produktionsdage.

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 mellem DPF og SAS erstattes af bilag 1 av 20 des 2016 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 av 20 des 2016.

Det er intentionen, at den 10. ferierotation indføres fra og med ferieåret 2017/2018 på LH i henhold tekst i bilag 1 av 20 des 2016 punkt 8.1. 6.

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 dobbeltaisle piloter. Derudover ændres muligheden for at requeste VA/F7 i publiceret schedule, således at dagene ikke afrundes.

Bilag 1 av 20 des 2016

§8. Ferie og tjenestefrihed

Den danske ferielovs bestemmelser er gældende.

CPH 8.1. Semester.

8.1.1 Semesternes længde

Semester utgår med 42 kalenderdage per år.

8.1.2 Løn under semester

Semesterlønnen udgøres af den på semestertiden beløbende månedslønnen og semestertillægget enligt neden. Samme beregningsgrund tilämpas för sparade semesterdage og kompenserade semesterdage.

Semestertillægget för varje betald semesterdag utgör 0,8 % af den aktuelle månedslønnen. Med månedsløn avses tariffølön, befälhavartillægget, medelproduktionstillægget, individuelt flygtidstillægget samt helgarbetstidsersättning och omställningstillægget. Intjänat semestertillægget utbetalas i sin helhet i juni månad och beräknas på månedsløn för heltidstjänst.

Anmärkning.

Betald semester utgår i proportion till tjänstgöringsgraden. Gäller även piloter på delpension.

Anmärkning:

Ferietillægget på 1% i den danske ferielov udbetales ikke, da dette tillæg er indeholdt i det ovenstående "semestertillægget"

8.1.3 Semesterersättning

Semesterersättning beräknas som 3,29 % af den aktuelle månedslønnen per outtagen betald semesterdag jämte semestertillægget beräknat enligt stk 2 ovan i den mån semestertillægget inte är betalt tidigare.

8.1.4 Semesteråret

Ferieåret og optjeningsåret følger den til enhver tid gældende ferielov.

Ved fratrædelse afregnes i henhold til ferieloven.

8.1.5 Semestertildeling

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

8.1.6. "Ferieovsferie"

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

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

- Pilot i "10." ferierotation kompenseres med 50% af afståede VA-dage i hovedferieperioden, juni, juli og august
- 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 % af de i gruppe 00 placera önskemål som ligger i respektive attraktiva period (höstlov, jul och nyår, sportlov och påsklov).

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

Ledighetsperiod, som omfattar hel sommarsemesterledighet under perioden juni-augusti enligt ovan, skall för pilot i VG omfatta minst 21 kalenderdage inklusive 3 fridage (FG: se 8.1.10 neden) som kan utläggas valfritt helt eller delvis före eller efter semesterperioden, om ej annat överenskommit efter samråd med den enskilde piloten.

Ved ferie reduceres kravet til minimum antall fridager i forhold til tilgjengelighet. ref. nedanstående tabeller for fridagar under en måned.

Kalenderdage	Fridage / kalendermåned			
31	11			
30	11	11		
29	10	11	11	
28	10	10	11	11
27	10	10	10	11
26	9	10	10	10
25	9	9	9	10
24	9	9	9	9
23	8	8	9	9
22	8	8	8	9
21	7	8	8	8
20	7	7	8	8
19	7	7	7	7
18	6	7	7	7
17	6	6	6	7
16	6	6	6	6
15	5	6	6	6
14	5	5	5	6
13	5	5	5	5
12	4	4	5	5
11	4	4	4	4
10	4	4	4	4
9	3	3	3	4
8	3	3	3	3
7	2	3	3	3
6	2	2	2	2
5	2	2	2	2
4	1	1	2	2
3	1	1	1	1
2	1	1	1	1
1	0	0	0	0

I samband med övrig semester utlägges i anslutning till varje semesterperiod intjänade fridagar, dock utlägges minst två fridagar före semestern.

Anm. Pilot har rätt att få sina fridagar utlagt före start av semester, när request härom lämnas senast vid deadline. I övriga fall har SAS rätt att utlägga dem helt eller delvis före eller efter semesterperiod.

Sommarsemester i direkt anslutning till övrig semester berättigar till motsvarande fridagar.

Semester utanför sommarssemesterperioden utgår med minst sju dagar i följd, därest så är möjligt med hänsyn till kvarvarande semester.

Flyttning av sommarssemester.

Alla piloter skall beredas tillfälle till semester under perioden juni-augusti.

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

För pilot, som önskar förlägga halva sommarsemestern (9 dagar) till perioden september-maj, utgår fyra dagar som kompensation.

Pilot kan efter ansökan tilldelas nio extra sommarssemesterdagar men får då avstå fyra dagar av årskvoten.

Tilldelningsfrist

Besked med avseende på tilldelad semester skall lämnas senast åtta veckor före semesterns påbörjande.

Förhandlingar om förläggning av semestern för perioden juni-augusti skall vara avslutade, och besked om tilldelad semester, skall vara den enskilde piloten tillhanda senast den 31 mars. Beträffande semesterutrymmet för rest ferie perioden skall förhandlingar normalt vara avslutade senast den 30 juni.

Tilldelad semester är att betrakta som definitiv och kan av SAS endast ändras efter medgivande av berörd pilot.

8.1.7. "Rotationssemesterordning" (Gäller enbart för dual qualified på dobbeltsle pt. A330/A340) .

För att rotationssemester skall införas i en tjänstgöringsgrupp (f ex FP A4 CPH) skall gruppen innehålla minimum 40 piloter. I detta sammanhang räknas L/H, FC respektive FP, som separate (var sin) tjänstgöringsgrupp.

Inntil 50 % av piloterna på L/H inom varje tjänstgöringsgrupp (t.ex. FC A4 CPH) kan till varje tid vara i rotationssemesterordningen.

Pilot kan endast byte ferieordning vid övergång till nyt semesterår. Pilot ska vara minst 3 år i en ordning före byte till annan ordning tillåts.

Pilot ska ha minst 42 semesterdagar/semesterår för att kunne byte sig till rotationssemester-ordningen.

Semesterårets upptjänade 42 VA- och 8 F7-dagar fördelar seg till utläggning under året i et system med fast semesterutläggning enligt nedanstående.

10 VA-dagar per 10 uker. (inkl. 8 F7-dagar)

Perioden legges ut som følger: 2F+10VA+2F.

I 100 % stilling (efter full upptjåning) dekker summen av alla VA- och F7-dagar en full rotationssemester.

Vecko	R-VA1	R-VA5	R-VA4	R-VA3	R-VA2
1	R-VA				
2	R-VA				
3		R-VA			
4		R-VA			
5			R-VA		
6			R-VA		
7				R-VA	
8				R-VA	
9					R-VA
10					R-VA
11	R-VA				
12	R-VA				
13		R-VA			
14		R-VA			
15			R-VA		
16			R-VA		
17				R-VA	
18				R-VA	
19					R-VA
20					R-VA
21	R-VA				
22	R-VA				
23		R-VA			
24		R-VA			
25			R-VA		
26			R-VA		

Vecko	R-VA1	R-VA5	R-VA4	R-VA3	R-VA2
27				R-VA	
28				R-VA	
29					R-VA
30					R-VA
31	R-VA				
32	R-VA				
33		R-VA			
34		R-VA			
35			R-VA		
36			R-VA		
37				R-VA	
38				R-VA	
39					R-VA
40					R-VA
41					
42	R-VA				
43		R-VA			
44		R-VA			
45			R-VA		
46			R-VA		
47				R-VA	
48				R-VA	
49					R-VA
50					R-VA
51					
52	R-VA				

- A) 28 dagars sammanhängande fritid baseras på innbyrdes privat byte av semesterperiod. Sådant byte får ske med kollega, som är placert i perioden förut eller bak den enskildes veckoplacering. I den forbindelse vil Planning varje höst sända ut en översikt över piloters veckoplacering i arbets- och fritidssystem inom tjänstgöringsgruppen. Ovanstående schema är bara ett illustrativt exempel.
- B) Pilot får söka om 28 dagars sammanhängande semester och fritid. Sådan söknad vil bli beviljat dersom privat byte ikke lar sig genomföra och bemanningsbehovet i perioden gör dette muligt.
- C) Det rotationsmönster, som börjar med semester i första och andra vecko i semesteråret, gir 6 semesterperioder inom året, som er en för mycket. Rotationssemesterperioder korrigeras t.ex. enligt schema ovan.

Pilot med rotationssemester kan **icke** avstå/sälja F7-dagar enligt 6.2.13.2.

8.1.8. Sjukdom under semester

Drabbas den anställda av styrkt sjukdom under pågående semester, skall, om den anställda utan dröjsmål gör framställning därom, sjukdagarna icke räknas som semesterdagar. På grund härav återstående semester utlägges sammanhängande om annat ej överenskommes.

8.1.9. Sparande av semesterdagar (Gäller ej pilot i rotationssemesterordning)

Den anställda har rätt att spara högst sju semesterdagar (kalenderdagar) per år under högst fem år. Besked om sparande av semester skall för visst semesterår vara SAS tillhanda senast vid semesterårets början.

Sparad semester kan uttagas under perioden september-maj. Utläggning sker efter samma rutiner, som för ordinarie semesterdagar. Sparande av semester kan ske samma år som uttag sker av tidigare sparad

semester. Vid uttag av sparad semester skall utlägg ske av den tidigast sparade semestern. Besked om önskat semesterår för uttag av sparad semester, skall vara SAS tillhanda senast ett halvt år före början av det semesterår under vilket uttaget skall ske.

8.1.10. Pilot i FG.

För piloter i FG gäller enstaka eller sammanhängande moduler. Om kvarvarande semesterdagar är för få för utfyllnad av ett block, kan utfyllnad ske genom förtidsuttag av semesterdagar från nästkommande semesterår. Högst fem semesterdagar får på detta sätt förtidsuttagas. Om kvarvarande semester utgör tre dagar eller mindre, överföres dessa dagar att utläggas under nästkommande semesterår.

Vid schemulering av FG i moduler påbörjas alltid semester första produktionsdagen i ett block; se dock nedan.

För pilot i FG skall sommarsemester planeras med 18 VA-dagar, så den samlade ledighetsperiod som minimum uppgår till 21 sammanhängande dagar.

anm.: Den samlede ledighedsperiode for pilot på 5P/4F er som følge af produktionsmønster dog 22 dage.

For fast gruppe udlægges ferien som følger:

5P/4F/5P/4F/18VA/5P/4F

Sommarsemesterledighet enligt ovan skall planeras under perioden juni-augusti (+/- sex dagar).

8.1.11.

6.1.13.3. og 6.2.13.2 Salg af F7-dage.

Pilot kan avstå/sälja valfritt antal F7-dagar en gång om året. Detta ersättes med 3,29 % av 100 % månadslön för varje såld F7-dag. Ansökan sker medio september. Utbetalning sker förstkommande januari.

6.1.13.2. F7 dagar

Såsom kompensation för tjänsteåligganden som skall utföras på fritid* utgår per kalenderår, 01JAN, fritid med åtta kalenderdagar (F7) vilka utlägges på samma sätt som semesterdagar.

F7 dagar tilldelas i proportion till respektive tjänstgöringsgrad. Beräkningsunderlaget utgörs av sammanlagd tjänstgöringsgrad per kalenderår.

För pilot i FG reduceres antalet F7-dagar med 8 oavsett tjänstgöringsgrad.

*: arbete i avsikt att bibehålla kunskaper och kvalifikationer som pilot i SAS (t.ex. normala studier inför flygning, PC, OPC, certifikatsundersökningar etc.) kan utföras på schemulerad fritid (F/F7/VA/LOA etc). Övrigt arbete och studier eller liknande i avsikt att lära in ny kunskap-(t.ex. skolning till ny tjänstgöringsgrupp/nytt flygplan, och liknande) skall planeras in i pilotens tjänstgöringsschema.

8.1.11.1. Uttag av VA-dagar och F7-dagar med kort varsel i lagd schedule. (Gäller ej pilot i rotationssemesterordning)

Uttag av enstaka VA-dagar och F7-dagar med kort varsel i publicerad schedule. Pilot har möjlighet att requesta en eller flera VA-dagar och F7-dagar. Disponering eller trafikavveckling kan godkänna sådan request beroende på resursläget vid respektive dag.

VA- resp. F7-dag läggs på dag som schemuleras som arbetsdag (produktion, PFT eller dylikt). Eftersom antalet VA/F7-dagar är kalenderdagar och varje arbetsdag genererar F-dag så motsvarar en arbetsdag 1,7 VA/F7-dagar. Detta gör att varje requestad VA/F7-dag "kostar" ytterligare VA/F7-dagar enligt följande tabell:

1 uttagen schemulerad arbetsdag kostar	1,7 VA/F7-dage
2 uttagna schemulerade arbetsdagar kostar	3,4 VA/F7-dage
3 uttagna schemulerade arbetsdagar kostar	5,1 VA/F7-dage
4 uttagna schemulerade arbetsdagar kostar	6,8 VA/F7-dage
5 uttagna schemulerade arbetsdagar kostar	8,5 VA/F7-dage

VA/F7 dage afrundes ikke og i det tilfælde hvor en pilot har mindre end +/- 1.0 på sin account videreføres denne decimal til næste ferieår/kalenderår. Det forstås herved, at account kan være positiv/negativ ned til +/-1.0 i årets afslutning, hvorved denne rest tillægges/fratrækkes det følgende års kvote.

Detta skall dock ej utlösa ny F-dagsberäkning för aktuell månad.

§ 9 Deltid

Piloten har ret til reduceret arbejdstid i henhold til de almindelige deltidsbestemmelser for pasning af barn indtil barnet er 12 år. Deltiden skal begæres med mindst 4 måneders varsel og omfatte en periode på minimum 12 måneder.

Seniordeltid: Piloter, der er fyldt 55 år, har ret til reduceret arbejdstid i henhold til de almindelige deltidsbestemmelser. Deltiden skal begæres med mindst 4 måneders varsel og omfatte en periode på minimum 12 måneder.

Derudover kan andre piloter ansøge om deltidsstilling.

Flex-deltid: Piloten kan ansøge om flexdeltid forstået som deltid på året, således at piloten kan arbejde 100 % i nogle måneder, hvor SAS har driftsmæssigt behov for det, og ned til 0 % i andre måneder. Deltiden er XX %, og der udbetales løn i henhold til denne XX % hele året. Flex-deltid tildeles kun i perioder på 12 måneder.

Den ansatte aflønnes svarende til den procentdel, den ansatte arbejder.

SAS kan tilbyde nye piloter ansættelse på deltid (jf. skemaer herunder). Sådanne piloter skal tilbydes overgang til 100 % tjenestegøring senest 24 måneder efter ansættelsesdato.

Ingen pilot kan tvinges på deltid.

SAS kan med 6 måneders varsel til udgangen af en måned opsiges bevilget deltid, hvis ressourcebehovet skulle tilsige dette.

Fast gruppe			
Tjenestegøringsgrad	Mønster	Single aisle pilot	dobbelt aisle pilot
94,2%	5P/4F	x	n/a
84,7% flex	5P/4F(sommer) 20 rotationer	x	n/a
	4P/5F(vinter)	x	n/a
70% flex	5P/4F(sommer) 20 rotationer	x	n/a
	5P/13F(vinter)	x	n/a
75,8%	4P/5F	x	n/a
59,5%	3P/6F*	n/a	x

* Piloten arbejder i et kontinuerligt system 3P/6F, 3 produktionsdage efterfulgt af 6 fridage. SAS har mulighed for at forskyde mønster én gang per kalendermåned. Tillige har SAS mulighed for frit at udlægge op til 5 dages OPC/PC/CRM og basedage per kalenderår.

- Ved omdisponering efter stk. 17. c. kan piloten kun omdisponeres frem til sidste 2 fridage i første fritidsperiode. Omdisponerede fridage kompenseres i forhold til stk. 7.2 a.
- Ved standby efter stk. 18. a. kan piloten kun disponeres frem til sidste 2 fridage i første fritidsperiode. Disponerede fridage kompenseres i forhold til stk. 7.2 a.
- Piloten er ikke omfattet af §5 stk 14 c. (*) punktets begrænsninger ved en local night USWC.
- Pilotens stillingsprocent er 59,5 %. Piloten kompenseres med 75 % løn.

Variabel gruppe				
Tjenestegøringsgrad	Minimum F per kalenderår	Minimum F per kalendermåned	Single aisle pilot	Dobbelt aisle pilot
75%	209	15	x	x
50%	261	18	x	n/a
87,5% flex	183	11(S)/15(W)	x	n/a
75 % flex	209	11(S)/18(W)	x	n/a

§ 10 Orlov

Den ansatte kan ansøge om orlov. De nærmere vilkår aftales individuelt. Det gælder dog ikke orlov i henhold til aftale om LOA til piloter fra SAS til Cimber A/S i forbindelse med overførsel af CRJ-produktionen.

§ 11 Certifikater, Lægeundersøgelser, Pas, visum, vaccinationer m.v.

Den ansatte skal være i besiddelse af de for tjenesten nødvendige certifikater.

Omkostninger til vedligeholdelse og udvidelse af certifikatet/beviset afholdes af SAS.

Alle omkostninger til lægeundersøgelser afholdes/refunderes af SAS. Lægeundersøgelser skal foretages udenfor arbejdstiden.

Den ansatte er pligtig til at få udstedt og vedligeholde pas. Omkostninger ved udstedelse af pas, visum samt diverse vaccinationer og lignende foranstaltninger, som er nødvendig for tjenesten, afholdes af SAS og refunderes 2 gange årligt.

§ 12 Uddannelsesomkostninger

Uddannelsesomkostninger afholdes af SAS, men nyansatte (piloter ansat efter 1. april 2015) piloter pålægges en training bond efter nedenstående regler:

For piloter ansat efter 1. april 2015 skelner SAS imellem:

1. Fuld typerating medfører 36 måneders training bond (dkr. 250000)
2. Fornyelse af typerating indenfor en 36 måneders periode medfører 24 måneders trainingbond (dkr. 100.000)

Training bonden afskrives lineært fra 1. ansættelsesdag.

Allerede pr. 1. april 2015 aftalte training bonds fortsætter i henhold til indgåede aftaler.

§ 13 Uniformering

Piloten er pligtig til at bære uniform i tjenesten efter SASs til enhver tid gældende uniformsregulativ, og SAS leverer uniformsgenstande, herunder kufferter i henhold til aftale herom.

Piloten kompenseres for udlæg til uniformssko (sorte), støvler (sorte), briller samt vedligeholdelse og rensning af uniformen med op til kr. 6.500,00 pr. år. Afregning foretages 2 gange årligt.

§ 14 Groundede piloter

Hvis en pilot er grounded, men i øvrigt er arbejdsdygtig, kan vedkommende inddrages i passende administrativt arbejde. Den pågældende indgår i den enkelte afdelings arbejdstids- og fridagssystem og bibeholder løn og anciennitet, som hvis piloten ikke var grounded.

§ 15 Graviditet, barsel, fædreorlov mv.

Graviditet.

Ved mistanke om graviditet skal piloten snarest muligt træffe foranstaltninger til en lægelig undersøgelse af, om graviditet foreligger.

Når graviditet er konstateret, skal SAS umiddelbart efter have besked herom.

Så snart graviditeten er konstateret, har henholdsvis SAS og den pågældende pilot ret til at træffe bestemmelse om fritagelse for flyvetjeneste på vilkår anført nedenfor.

Fritagelse for flyvetjeneste.

Piloten kan under graviditeten begære sig overført til passende administrativt arbejde, der i hvert enkelt tilfælde bestemmes af personaleafdelingen i samråd med den berørte afdeling. Piloten aflønnes med 100 % løn. Kan SAS ikke anvise passende administrativt arbejde, aflønnes piloten med 100 % løn.

Såfremt den enkelte pilot ikke begærer sig overført til passende administrativt arbejde i henhold til ovenstående, bliver den pågældende fritaget fra arbejde og oppebærer 80% af den aftalte løn indtil 4 uger før forventet nedkomst, såfremt SAS modtager dagpengerefusion fra det offentlige efter gældende regler.

Graviditets-, barsels-, forældre- og fædreorlov.

Under graviditets-, barsel- og forældreorlov betales den aftalte månedsløn til moderen i indtil 28 uger.

Orloven kan placeres i henhold til barselsorlovsloven, dog kun i hele dage.

Faderen oppebærer den aftalte månedsløn i indtil 2 uger efter barnets fødsel/modtagelse i hjemmet (fædreorlov).

Under forældreorlov oppebærer faderen den aftalte månedsløn i indtil 10 uger.

Lønudbetalingen forudsætter, at piloten har været uafbrudt beskæftiget som pilot i SAS i mindst 9 måneder, og at SAS oppebærer dagpengerefusion.

Adoption.

Ved adoption er piloten i enhver henseende ligestillet m.h.t. kompensation under orlovsperioden (se ovenfor stk. 3. Graviditets-, barsels-, forældre- og fædreorlov).

Ved adoption forudsætter lønudbetalingen, at SAS, som anført ovenfor, oppebærer dagpengerefusion. (Denne forudsætning gælder dog ikke de nævnte fire uger før modtagelse af barnet).

Såfremt piloten opsiges under graviditets-, barsel-, forældre- og fædreorlov ydes der den aftalte månedsløn i opsigelsesperioden.

§ 16 Flight Data Monitors/Voice-/Datarecorder

Aflæsninger af FDM, voice- og datarecorder vil kun blive anvendt til belysning og opklaring af flyvesikkerhedsmæssig art, samt til teknisk og operativt relaterede generelle interne anonyme analyser. Recorderaflæsninger vil af SAS kun blive udleveret til de offentlige myndigheder, der har lovhjemlet krav herpå.

Uanset hvorledes data anvendes, skal de følge de internationale ICAO anbefalinger, medmindre andet aftales med DPF.

Note: Hensigten med denne bestemmelse er, at piloten opnår samme beskyttelse som efter Aircraft Flight Data og Cockpit voice recorder-aftalen i "Grønne Bog". Parterne er enige om, at såfremt dette ikke er tilfældet indføres Aircraft Flight Data og Cockpit voice recorder-aftalen i denne overenskomst.

§ 17 Sygdom, dødsfald m.v. i nær familie

Sygdom skal anmeldes så tidligt som muligt, og senest på første fraværsdag.

Ved sygdom/skade, som har indflydelse på opretholdelse af certifikatet, vil piloten tidligst kunne opsiges, når endelig lægelig udredning foreligger. Dette gælder også under prøvetid, jævnfør § 18.

Piloter med mindst 1 års anciennitet kan holde fri med løn, når dette er nødvendigt af hensyn til pasning af pilotens syge, hjemmeværende barn/børn under 14 år. Friheden gives kun til den ene af barnets/børnenes forældre, og kun indtil anden pasningsmulighed etableres og kan højst omfatte barnets/børnenes første sygedag.

SAS kan kræve dokumentation i form af en tro og love erklæring.

Der ydes frihed med løn i indtil en uge pr. år ved nødvendig indlæggelse på hospital sammen med medarbejderens syge barn.

Kortere friperiode med løn kan efter ansøgning bevilges i tilfælde af: dødsfald og begravelse inden for nærmeste familie (ægtefælle/samlever, børn, søskende og forældre).

Særlige forhold vedrørende død, tilfangetagelse m.v.

Såfremt piloten under udførelse af befalet tjeneste bliver tilbageholdt, interneret, taget som fange eller gidsel eller meldt savnet, vil vedkommendes løn blive udbetalt til den/de personer, som piloten har forsørgerpligt overfor, subsidiært til andre af piloten meddelte personer, eller indsat på vedkommendes lønkonto. Lønnen ydes, så længe fraværet varer, eller indtil piloten er erklæret død, eller dødsformodningsdom foreligger, og ulykkesforsikring træder i kraft.

§ 18 Opsigelsesvarsler

Det første års ansættelse er prøvetid.

Opsigelsesvarslet fra SAS's side er følgende:

Inden udløbet af måneder efter ansættelsen:	Varsel:
5 måneder	1 måned
12 måneder	3 måneder
2 år og 4 måneder	8 måneder
5 år og 3 måneder	9 måneder
8 år og 2 måneder	10 måneder
Herefter	11 måneder

Fra pilotens side er opsigelsesvarslet det første år 1 måned, herefter 6 måneder.

§ 19 Anciennitetsliste

Alle piloter ansat i SAS konsortiet i Danmark pr. 31. december 2014 med base of employment i CPH indplaceres på en anciennitetsliste efter date of Hire (DOH).

Piloten med højest anciennitet, indplaceres øverst. DOH regnes i forhold til pilotens oprindelige ansættelsesdag som pilot i SAS/Braathens/LIN/SAS Commuter.

Ved nyansættelse indplaceres piloten nederst på anciennitetslisten. Bliver flere ansat samtidig indplaceres piloterne efter lodtrækning.

Protokollat vedrørende indgåelse af 3/4/5-partsaftale om karriereveje, opsigelser m.v. i SAS og aftaler indgået i henhold til dette protokollat indgår i overenskomsten med virkning fra 1. april 2015.

Fortrinsret/First right of refusal (genansættelsesret)

En pilot med "base of employment" i CPH, der pga af reduceret behov på basen er blevet opsagt, har i en periode på max 5 år genansættelsesret til at blive ansat i SAS på oprindelig "base of employment" og indplaceres på anciennitetslisten (med reduktion af den anciennitet, hvor piloten har været ude af SAS) med tidligere optjent

lønanciennitet. Genansættelsesretten bortfalder, når piloten takker nej til genansættelse, medmindre dette skyldes training bond-forpligtelse i andet selskab. I det tilfælde udvides genansættelsesretten frem til trainingbonden udløber.

Piloter, der er opsagt og påbegynder tjeneste på anden base i SAS end sin oprindelige base of employment, medtager tidligere optjent lønanciennitet.

Er der flere piloter med fortrinsret end behov, ansættes piloterne i anciennitetsrækkefølge ved fratrædelsestidspunktet.

Det er en forudsætning, at piloten fortsat er kvalificeret til ansættelse i SAS samt er i besiddelse af gyldigt certifikat. Såfremt SAS ikke mener piloten er kvalificeret, og DPF ikke er enig, kan DPF kræve dette prøvet ved disciplinærrådet, jævnfør § 24.

§ 20 Samarbejde og repræsentation

Tillidsrepræsentanter

Formand og næstformand i DPF har status af tillidsrepræsentanter.

Det er SAS og repræsentanternes pligt at gøre deres bedste for at vedligeholde og fremme et roligt og godt samarbejde.

Piloter, der har status af tillidsrepræsentanter kan ikke afskediges, hvis ikke tvingende årsager taler herfor, og arbejdsforholdet kan ikke afbrydes, før DPF har haft lejlighed til at prøve afskedigelsens berettigelse ved faglig voldgift, jævnfør § 23.

Faglig tid

SAS yder 380 dage pr. kalenderår til tillidsrepræsentanter/bestyrelsesmedlemmer/specialister til foreningsarbejde. Disse dage scheduleres som møde (MT1- møde med SAS/MT2-møde internt) i pilotens roster. Såfremt alle dagene er brugt til møder med SAS på SAS's foranledning, er SAS indstillet på at øge antallet af dage.

SAS betaler hver måned vederlag til de valgte piloter efter følgende retningslinier:

Formand:	kr. 3.750,00
Næstformand:	kr. 3.300,00
Øvrige bestyrelsesmedlemmer:	kr. 2.800,00

Vederlaget skal til en hver tid udgøre det samme beløb som bestyrelsesmedlemmerne i de øvrige pilotforeninger i SAS modtager.

SAS betaler udgifter til transport og hotel i det omfang det er nødvendigt i forbindelse med rejser til møder indkaldt af SAS (MT1).

SAS stiller virksomhedens mobiltelefonabonnement til rådighed for bestyrelsesmedlemmer i DPF, der er ansat i SAS.

§ 21 Lokalaftaler

Der kan mellem DPF og SAS indgås lokalaftaler for piloter omfattet af denne overenskomst.

Lokalaftaler kan opsiges af begge parter med 3 måneders varsel til udgangen af en måned, medmindre aftale om længere varsel er/bliver truffet.

I tilfælde af opsigelse i henhold til ovenstående, er det den opsigende parts pligt at foranledige lokale forhandlinger afholdt. Begæringen om lokalforhandling skal være den modstående part i hænde inden 7 hverdage fra opsigelsen.

§ 22 Indleje af andre selskaber

SAS kan indleje eksterne flyselskaber ved pludseligt opståede forstyrrelser i trafikafviklingen på *ad hoc* basis og uden forudgående forhandling.

SAS kan – uden forudgående forhandling - indleje eksterne flyselskaber med følgende begrænsninger:

- For fly med mere end 90 pax-sæder: Max 7 % af SAS totale ASK i CPH
- For fly til og med 90 pax-sæder: Max 13 % af SAS totale ASK i CPH
- For turbopropfly til og med 75 pax-sæder: Ingen begrænsninger

Begrænsningen på 7 % og 13 % ASK omfatter også fly fra selskaber der er hel- eller delvist ejet af SAS.

SAS forpligter sig til at kvartalsvis at fremsende en rapport over indlejede ressourcer samt ASK.

Rollefordelingsavtalen videreføres som bilag 10 i denne overenskomst. Se bilag 9.

§ 23 Uoverensstemmelser af faglig karakter

Fortolkning af overenskomsten

Uoverensstemmelse af faglig karakter skal søges løst ved forhandling mellem overenskomstparterne.

Lokalforhandling: Uoverensstemmelser om forståelse af overenskomsten skal søges løst ved lokalforhandling, som skal afholdes senest 14 hverdage efter at en af overenskomstparterne har anmodet herom. Såfremt parterne ikke bliver enige kan forhandlingen genoptages inden for 7 dage, såfremt en part begærer dette.

Faglig voldgift: Opnås der ikke ved lokalforhandlingen en løsning af uoverensstemmelsen, kan en af parterne begære sagen afgjort ved faglig voldgift.

Den part, der ønsker sagen videreført, skal inden 30 hverdage efter lokal forhandlingen skriftligt begære afholdelse af faglig voldgift.

Voldgiftsretten består af 5 medlemmer. 1 formand/opmand og 2 repræsentanter fra hver af parterne.

Parterne anmoder i fællesskab en opmand om at påtage sig hvervet som formand for voldgiftsretten. Opnås der ikke mellem parterne enighed om en formand/opmand, skal parterne snarest muligt anmode Arbejdsretten om at udpege en sådan.

Retsmøde skal afholdes snarest. Tidspunktet for mødet fastsættes ved forhandling mellem retsformanden og parterne.

Klager fremsender til modparten og retsformanden et klageskrift, bilagt kopi af de akter, der ønskes fremlagt.

Svarskrift fremsendes af den modstående part til den klagende part og retsformanden, bilagt kopi af de akter, der ønskes fremlagt.

Øvrige processkrifter sendes ligeledes til den modstående part og retsformanden.

Opnås der ikke under voteringen flertal for en afgørelse, skal retsformanden som opmand alene afgøre sagen i en motiveret kendelse, i hvilken om nødvendigt også spørgsmål om rettens kompetence skal afgøres. Opmanden er i sin kendelse begrænset til at træffe en afgørelse, der ligger inden for de nedlagte påstande og inden for de øvrige retsmedlemmers votering.

Angår sagen afskedigelsen af en tillidsrepræsentant skal den faglige voldgift tage stilling til om, betingelser for afskedigelse af tillidsrepræsentanten, jævnfør § 20, foreligger.

Overenskomstbrud

I tilfælde af påstand om brud på overenskomsten skal der, inden klagen indbringes for Arbejdsretten, afholdes et møde mellem overenskomstparterne, hvor konflikten skal søges løst. Mødet skal afholdes senest 5 hverdage efter en

af overenskomstparterne har anmodet herom. Ved overenskomststridig arbejdsnedlæggelse holdes mødet senest dagen efter SAS har fremsendt begæring om det.

§ 24 Afskedigelse og sanktioner

Disciplinærspørgsmål

Piloten kan i disciplinærsager lade sig repræsentere af DPF.

Inden der træffes endelig afgørelse i sagen, skal der afholdes møde mellem DPF og SAS forudsat, at piloten ikke modsætter sig dette. På mødet skal sagen søges løst.

Kvalifikationsspørgsmål

SAS er forpligtet til, på så tidligt et tidspunkt som muligt, at oplyse piloten om, at piloten ikke opfylder de stillede kvalifikationskrav. Ligeledes orienteres DPF skriftligt herom.

DPF repræsenterer piloten i kvalifikationssager, hvis piloten ikke modsætter sig dette.

Såfremt piloten ikke opfylder de stillede kvalifikationskrav til den tildelte tjeneste skal SAS i første omgang tilbyde piloten rimelig efteruddannelse således at piloten bliver i stand til at opfylde de stillede krav. Såfremt dette ikke er tilstrækkeligt skal SAS tilbyde piloten omskoling til en anden tjenestegruppe eller segment efter aftale mellem DPF og SAS. Hvis piloten trods dette ikke opfylder de stillede kvalifikationskrav kan SAS opsig piloten.

Inden der træffes endelig afgørelse i sagen, skal der afholdes møde mellem DPF og SAS forudsat, at piloten ikke modsætter sig dette. På mødet skal sagen søges løst.

Opsigelse

Hvis SAS agter at opsig en pilot, skal SAS straks orientere DPF herom.

Opsigelse kan kun finde sted med saglig og rimelig begrundelse.

Inden der træffes endelig afgørelse i sagen, skal der afholdes møde mellem DPF og SAS forudsat, at piloten ikke modsætter sig dette.

Kvalifikations-, disciplinær- og afskedigelsesråd (gælder kun piloter med mere end 12 måneders anciennitet)

Piloten og/eller DPF skal inden 4 uger efter at piloten har modtaget en skriftlig advarsel, opsigelse eller bortvisning, anmode SAS om at der nedsættes et kvalifikations-, disciplinær- og afskedigelsesråd. Herefter kaldt Rådet.

Rådet skal bestå af 1 formand og 4 medlemmer, hvoraf SAS udnævner 2 og DPF 2. Parterne anmoder i fællesskab en person om at påtage sig hvervet som formand for Rådet. Opnås der ikke mellem overenskomstparterne enighed om en formand, skal de snarest anmode præsidenten for Arbejdsretten om at udpege en sådan.

Rådet skal vurdere, hvorvidt SAS' afgørelse er sagligt og rimeligt begrundet. Finder Rådet, at afgørelsen ikke er saglig eller rimelig begrundet, kan Rådet underkende afgørelsen/opsigelsen, herunder kan Rådet pålægge SAS genansættelse eller tilkende piloten en compensation. I disciplinærsager kan Rådet kræve at SAS frafalder/tilbagetrækker den tildelte sanktion.

Rådet fastsætter selv proceduren for sagens behandling. Såfremt en af parterne har fremsat en anmodning om en fremskyndet procedure, skal Rådet i videst muligt omfang tage hensyn hertil.

Hvert medlem af Rådet har én stemme. Opnås der ikke under voteringen flertal for en afgørelse, skal formanden alene afgøre sagen i en motiveret kendelse.

Rådets beslutning, som også omfatter afgørelser vedrørende tildeling af omkostninger i sagen, er bindende for piloten, og for de andre parter. Rådets afgørelse meddeles skriftligt til piloten og de øvrige parter.

§ 25 Varsling af konflikt

Så længe overenskomsten er gældende kan der ikke etableres arbejdskonflikt (strejke, blokade, lockout eller boykot).

Varsel om arbejdskonflikt skal tilkendegives den anden part ved anbefalet skrivelse mindst 14 dage før arbejdskonflikten agtes iværksat, og skal på samme måde meddeles den anden part mindst 7 dage forinden arbejdskonflikten iværksættes.

Ved arbejdsstandsningens ophør, genoptager piloterne deres arbejde på de hidtidige arbejdssteder. Der må ikke finde fortrædeligheder sted i anledning af arbejdsstandsningen.

I tilfælde af lovlig varslet konflikt dækket af denne overenskomst, må administrative/ledende piloter ikke udføre konfliktramt arbejde. Dette betyder, at disse kun kan udføre administrativ tjeneste eller foretage ikke kommercielle positionsflyvninger.

Mutual assistance

SAS er indforstået med, at DPF medlemmer på opfordring fra IFALPA kan nægte at udføre flyvning til specifikke destinationer eller bestemte lande, som en del af kampen mod terrorisme rettet mod den civile luftfart.

SAS forpligter sig til, på begæring af DPF (dokumentation fra IFALPA) i hvert enkelt tilfælde ikke at forøge egen linje trafik på destinationer i de lande, hvor IFALPA-tilknyttede besætningsforeninger er i konflikt.

§ 26 Overenskomstens varighed

Overenskomsten træder i kraft pr. 01. april 2019 og gælder til den 31. marts 2022.

Begge parter har dog mulighed for med et varsel på mindst 3 måneder at opsige overenskomsten til ophør pr. den 31. marts 2021.

Hvis overenskomsten ikke inden udløbstid er opsagt af SAS eller af DPF med mindst 3 måneders varsel til udløbsdatoen 31. marts 2020, løber den videre 1 år af gangen, indtil den opsiges med 3 måneders varsel. Selvom overenskomsten er opsagt eller udløbet, er parterne dog forpligtet til at overholde dens bestemmelser, indtil anden overenskomst træder i stedet, eller arbejdsstandsning er iværksat i overensstemmelse med reglerne i § 25.

Med forbehold for kompetente forsamlings godkendelse.

Oslo, den 02.mai 2019

For SAS



Marianne Hernæs
Head of Industrial Relations

For Dansk Pilotforening



~~René Arpe~~ Henrik Thyregod
Formand

BILAGSFORTEGNELSE

Bilag 1: Instruktør og LCP- aftale

Bilag 2: Standardkontrakt for piloter

Bilag 3: Løn

Bilag 4: Per Diem

Bilag 5: Prøveaftale weekendfri

Bilag 6: Super Fri

Bilag 7: Jul og nytårsfri

Bilag 8: Produktionsdeltid – Single Aisle

Bilag 9: Bilag til Rollefordelingsavtalen

Bilag 10: Rollefordelingsaftalen

Bilag 1. Instruktør og LCP- aftale

Kvalifikationer/primært ansvarsområde

Tjenesten som instruktør/examiner i SAS inddeles i følgende kategorier:

- SFI: Synthetic Flight Instruktør
- SFE: Synthetic Flight Examiner
- TRE: Typerating Examiner
- TRI: Typerating Instruktør skoleflyvning
- FCQ: Line Check og/eller LIFUS instruktør
- CRM: CRM instruktør

Opsigelsesvarslet fra SAS side er 3 måneder regnet fra udgangen i indeværende måned dog kun 1 måned under de første 6 måneders tjeneste som instruktør/examiner.

Opsigelsesvarslet fra instruktøren/examineren er 3 måneder regnet fra udgangen af indeværende måned. Instruktør/examiner som skifter tjenestegøringsgruppe eller flytype fratræder senest den dato han begynder uddannelse til ny tjenestegøringsgruppe eller flytype.

Løn og tillæg

Udgifter i forbindelse med erhvervelse af instruktør og examinerrettigheder betales af SAS.

Timetillæg for Ground Duty*:	250 KR
Timetillæg for simulatorinstruktion:	500 KR

*: Ground Duty er instruktion i forbindelse med simulator, klasserumsundervisning eller briefing.

Fast tillæg for LIFUS/dag	1550 KR
Fast tillæg per Line Check (2 legs)	1250 KR
Fast tillæg for Mentor Flyvning/dag (NZ)	1250 KR

Deltagelse i aktiviteter relateret til egen kompetenceudvikling skemalægges af SAS og medfører ikke yderligere økonomisk kompensation. Medvirken i udviklingsarbejde af træning/kurser som skemalægges af SAS medfører ikke ret til økonomisk kompensation

Instruktører kan i sin fritid gennemføre planlægning og udvikling af uddannelsesdage.

Reduceret tjenestegøringsgrad som linjepilot reducerer ikke tillæg i henhold til denne aftale.

Alle tillæg for tjeneste som instruktør/examiner er pensionsgivende i lighed med løn med den til enhver tid gældende sats (f.eks. 15%)

Simulatortræning i kombination med typerating frem til skill test kan udføres af eksterne instruktører. Disse skal ikke omfattes af reglerne i denne overenskomst. Brug af sådanne instruktører skal dog aftales med DPF.

Arbejdstid

Aktiv flyvetjeneste og simulator-tjeneste (CSS/FFS) må ikke scheduleres i samme døgn.

Kompensation i henhold til dette bilag udbetales tidligst fra final release som Instruktør/Examiner.

Bilag 2. Standardkontrakt for piloter

Ansættelseskontrakt

Vi skal hermed bekræfte, at der mellem Scandinavian Airlines System Denmark – Norway – Sweden, CVR-nr. 35 42 10 41, Amager Strandvej 392, 2770 Kastrup og dig er indgået aftale om ansættelse på nedenstående vilkår.

Personalenummer: 2-
CPR-nr.: XX
Stilling: Pilot
Hjemmebase: Base CPH, Scandinavian Airlines System Denmark – Norway – Sweden, SAS adresser i København og Kastrup. Afd. CPHOA-S
Ansættelsesdato: XX
SAS anciennitet: XX

(til brug for beregning af jubilæumsanciennitet og ID-billetrettigheder)

Prøvetid:

Ansættelsen som aspirant og det derpå første ansættelsesår som pilot gælder som prøvetid. Under denne prøvetid gælder et gensidigt opsigelsesvarsel på en måned under aspiranttiden og tre måneders gensidigt opsigelsesvarsel under den fortsatte prøvetid, så vidt opsigelsen ikke beror på arbejdsbrist. Er der ved afslutningen af prøvetiden ikke givet besked om, at ansættelsen ophører, overgår denne til fast ansættelse.

Overenskomstforhold:

Din ansættelse er omfattet af de til enhver tid gældende love, overenskomster og protokollater mellem Scandinavian Airlines System Denmark – Norway – Sweden på den ene side og Pfor (NSF, DPF og SPF) på den anden side.

Arbejdstid:

M.h.t. arbejdstid henvises til de til enhver tid gældende regler herom i henhold til gældende overenskomst.

Du er som udgangspunkt ansat på fuld tid i henhold til gældende overenskomst. Såfremt det er aftalt, at du arbejder på nedsat tid, gælder denne aftale i overensstemmelse med dens indhold.

Løn:

Du aflønnes iht. gældende overenskomst på ny skala DK trin X kr. XXXX.

Lønnen udbetales månedsvis bagud og vil som hovedregel være til disposition på din lønkonto den 27. i måneden.

Regler om løn og løntillæg samt regulering af samme fremgår af overenskomstens bestemmelser herom.

Pension og forsikring:

Der henvises til overenskomstens (overenskomsten mellem SAS og DPF/Pfor) regler vedr. pension og forsikring.

Pensionsbidraget udgør 15 % virksomhedsandel og 0 % eget bidrag.

Ferie:

Du er omfattet af ferieloven samt overenskomstens til enhver tid gældende regler om ferie.

Sygdom:

Sygdom skal meddeles til selskabet i overensstemmelse med reglerne herom i overenskomsten, hvoraf tillige fremgår regler om løn under sygdom, samt selskabets Local Instructions herom.

Orlov:

Ved evt. orlov mere over 92 dage skal dit havnekort afleveres senest 8 dage efter påbegyndt orlov. Såfremt vi ikke har modtaget dit havnekort inden da, vil der af din løn blive trukket Dkr. 660,-, svarende til det administrationsgebyr SAS pålægges af CPH, ved manglende returnering af kort.

Opsigelse:

Ansættelsesforholdet kan opsiges med et skriftligt varsel svarende til opsigelsesvarslerne i funktionærlovens § 2. Dog er det aftalt, at nævnte opsigelsesvarsel er gensidigt forlænget med 5 kalendermåneder. I øvrigt henvises til overenskomstens bestemmelser vedr. opsigelse af ansættelsesforholdet, herunder særligt reglerne om opsigelse i tilfælde af, at du, af medicinske årsager, mister dit certifikat.

Training Bond:

SAS foranlediger medarbejderes uddannelse.

Uddannelsen påbegyndes den «Udd_Start_dato» og uddannelsesaftalen er gældende fra tiltrædelsestidspunktet jf. ansættelsesaftalen.

Uddannelsesomkostningerne til en uddannelse i SAS vil være de reelle udgifter, og fastsættes i forbindelse med planlægningen af træningsforløbet.

Beløb der skal bondes lægges ud af SAS og nedskrives efter nedenstående regler.

Nedskrivningen af beløbet starter ved ansættelsen og nedskrives med DKK [1/24 1/36 del pr måned].

Såfremt du selv afbryder uddannelsen, eller såfremt ansættelsesforholdet grundet medarbejderens forhold eller på medarbejderens foranledning bringes til ophør inden endt nedskrivning, forfalder den del af uddannelsesomkostningerne, der ved din fratrædelse ikke er fuldt nedskrevet og indfriet til øjeblikkelig betaling ved opsigelsen.

Såfremt SAS bringer ansættelsesforholdet til ophør i uddannelsesperioden eller inden for nedskrivnings perioden, og dette sker uden at du har givet rimelig grund hertil, betragtes den resterende del af udlægget som indfriet uden yderligere retsvirkning for medarbejderen.

Øvrige bestemmelser:

Ud over de i dette ansættelsesbevis anførte vilkår, er der yderligere en række bestemmelser, som er gældende for ansættelsesforholdet og her skal følgende forhold specifikt fremhæves:

- Du skal altid i dit ansættelsesforhold være i besiddelse af et gyldigt pas, skandinavisk udstedt JAA/EASA certifikat og havnekort.
- Du har pligt til at overholde det til enhver tid gældende uniformsreglement.
- På SAS Intranet – Under Scandinavian Airlines System Denmark – Norway – Sweden har du adgang til gældende overenskomst, Flight Operations Manual (OM-A 7.1.), Local Instructions, samt personalehåndbogen som er gældende for dit ansættelsesforhold.
Her findes andre vilkår, som er relevante i dit ansættelsesforhold, og som giver rettigheder og forpligtelser, du stedse skal efterleve. Opdatering vil alene ske på SAS Intranet.
- Forhold af betydning for dine ansættelsesvilkår vil fremover blive fremsendt til din E-mail adresse i SAS, og du er derfor forpligtet til regelmæssigt at læse dine E-mails.
- Det er en forudsætning for ansættelsesforholdets beståen, at du er omfattet af dansk social sikring i henhold til de EU-retlige regler, der gælder om social sikring.

Som bekræftelse på, at du er indforstået med ovennævnte ansættelsesbetingelser, bedes du underskrive det ene eksemplar af ansættelsesbeviset.

Bilag 3. Lønskala gældende for piloter ansat på 100 %

K-19 lønsskala gjelder for danske piloter ansatt i SAS.

Nedenstående lønsskala stopper ved trinn 24 for FC og trinn 28 for FP.

Pilot som pr 19. november 2012 var plassert på trinn 24 for FC og trinn 28 for FP, eller høyere, forblir på sitt trinn og rykker ikke videre. Piloten vil således være frosset på sitt nåværende lønnstrinn, men følger i øvrig den alminnelige lønnsutviklingen.

Nyansatte innplasseres på følgende måte på K-19 lønsskala:

Kategori 1: FP med mindre enn 1500t flytid og uten relevant rating innplasseres på trinn 0

Kategori 2: FP med over 1500t flytid, men uten relevant rating innplasseres på trinn 1

Kategori 3: FP med mindre enn 1500t flytid, men med relevant rating innplasseres på trinn 1

Kategori 4: FP med over 1500t flytid og relevant rating innplasseres på trinn 2

Relevant rating "betales" med to år på ett trinn lavere lønnstrinn.

Når piloter som er ansatt samtidig har over 1500t og "betalt" av sin relevante rating har de samme lønn.

Dette medfører for:

Kategori 1: FP som oppnår 1500t flyttes opp ett trinn og etter to års ansettelse flytter piloten opp ytterligere ett trinn.

Dette er i tillegg til normal årstigning

Kategori 2: Etter to års ansettelse flytter piloten opp ett trinn. Dette er i tillegg til normal årstigning

Kategori 3: Når piloten når 1500t flytter piloten opp ett trinn. Dette er i tillegg til normal årstigning.

Kategori 4: Normal trinnstigning.

Se for øvrig dokument "Ny SAS lønsskala_160625_final_OLA- svenske piloter". for detaljert beskrivelse for overgang fra gammel/NY2004 skala til K-16 lønsskala.

Løntabell for CPH piloter gjeldende fra 1 apr 2019			Løntabell for CPH piloter gjeldende fra 1 apr 2020			Løntabell for CPH piloter gjeldende fra 1 apr 2021		
Trinn	FP	FC	Trinn	FP	FC	Trinn	FP	FC
0	35 940	0	0	37 018	0	0	38 499	0
1	38 206	0	1	39 352	0	1	40 926	0
2	39 978	65 635	2	41 178	67 604	2	42 825	70 308
3	41 751	65 635	3	43 004	67 604	3	44 724	70 308
4	43 540	65 635	4	44 846	67 604	4	46 640	70 308
5	46 188	65 635	5	47 574	67 604	5	49 476	70 308
6	48 934	68 289	6	50 402	70 337	6	52 418	73 151
7	51 587	70 942	7	53 135	73 070	7	55 260	75 993
8	53 335	72 720	8	54 935	74 902	8	57 133	77 898
9	54 577	74 503	9	56 214	76 739	9	58 462	79 808
10	55 818	75 745	10	57 492	78 017	10	59 792	81 138
11	57 065	76 992	11	58 777	79 301	11	61 128	82 473
12	58 306	78 228	12	60 055	80 574	12	62 457	83 797
13	59 542	79 474	13	61 328	81 859	13	63 781	85 133
14	64 242	84 440	14	66 169	86 973	14	68 816	90 452
15	65 478	85 681	15	67 442	88 252	15	70 140	91 782
16	66 719	86 917	16	68 721	89 525	16	71 470	93 106
17	67 961	88 164	17	69 999	90 809	17	72 799	94 441
18	69 207	89 405	18	71 284	92 087	18	74 135	95 771
19	73 631	93 232	19	75 840	96 029	19	78 873	99 870
20	74 872	94 100	20	77 118	96 923	20	80 203	100 800
21	75 739	94 962	21	78 012	97 810	21	81 132	101 723
22	76 601	95 829	22	78 899	98 704	22	82 055	102 652
23	77 463	96 745	23	79 787	99 647	23	82 979	103 633
24	78 336	98 864	24	80 686	101 830	24	83 913	105 903
25	79 198	98 864	25	81 574	101 830	25	84 837	105 903
26	80 054	99 138	26	82 456	102 112	26	85 754	106 196
27	80 970	100 003	27	83 400	103 004	27	86 736	107 124
28	81 838	100 923	28	84 293	103 951	28	87 665	108 109
29	82 700	101 778	29	85 181	104 831	29	88 588	109 024

Pilot, som har tjenestegjort i Main og siden i RC skal ved overgang fra RC til Main tilbake til det lønnstrinn vedkommende ville vært på, dersom vedkommende fortsatt hadde vært i Main.

Ved overgang til main –segmentet plasseres pr 07FEB05 ansatt RC pilot samt gjenansatte SAS/SC-pilot på SAS gamle lønnskala, med opprettholdt lønnsansiennitet. SC-piloter ansatt før 23. mai 1997 har lønnsansiennitet fra denne dato. (ref. tidligere § 16 mom 10: "Upparbetad löneansiennitet enligt respektive kollektivavtal överförs vid byte av bolag. Piloter anställda i SC per avtalsdatum upparbeter löneansiennitet i SAS baserat på dette avtals datum") SC pilot ansatt för 23. Mai 1997, som har blitt virksomhetsoverdratt til SAS pr SEP04, beholder sin nominelle lønn ved overgang fra RC segmentet til main segmentet, med unntak av når overgangen skjer på grunn av bidding.

Bilag 4. Per Diem

DANSK CC & FD; Norsk CC & FD OCH ASIATISK CABIN CREW				
COUNTRY	CURR.	1/1 P/D- RATE FROM: januar.19	1/2 P/D- RATE FROM: januar.19	1/4 P/D- RATE FROM: januar.19
AUSTRIA	EUR	95,1	48	24
BELGIUM	EUR	109	54	27
BULGARIA	BGN	101	51	25
CHINA	CNY	580	290	145
CROATIA	HRK	430	215	108
CYPRUS	EUR	49	25	12
CZECH	CZK	1 485	742	371
DENMARK	DKK	682	341	171
EGYPT	EGP	786	393	197
ESTONIA	EUR	67	34	17
FINLAND	EUR	96	48	24
FRANCE	EUR	100	50	25
GERMANY	EUR	86	43	21
GREECE	EUR	79	40	20
GREENLAND	DKK	682	341	171
HONG KONG	HKD	840	420	210
HUNGARY	HUF	17 578	8 789	4 394
ICELAND	ISK	17 724	8 862	4 431
INDIA	INR	3 961	1 980	990
IRELAND	EUR	85	43	21
ISRAEL	ILS	416	208	104
ITALY	EUR	77	39	19
JAPAN	JPY	15 143	7 572	3 786
JORDAN	JOD	102	51	26
KOSOVO	EUR	37	18	9
LATVIA	EUR	32	16	8
LITHUANIA	EUR	59	29	15
MALTA	EUR	83	42	21
NETHERL.	EUR	145	72	36
NORWAY	NOK	779	390	195
POLAND	PLN	253	127	63
PORTUGAL	EUR	73	37	18
ROMANIA	RON	216	108	54
RUSSIA	RUB	4 864	2 432	1 216
SINGAPORE	SGD	184	92	46
SPAIN	EUR	77	39	19
SWEDEN	SEK	571	285	143
SWITZERL.	CHF	150	75	37
THAILAND	THB	2 604	1 302	651
TUNISIA	USD	43	21	11
TURKEY	USD	42	21	10
UKRAINE	USD	46	23	12
UN ARAB EMIR	AED	370	185	93
UN. KINGDOM	GBP	84	42	21
USA	USD	132	66	33

Bilag 5. Prøveaftale weekend request system for variabel gruppe shorthaul single aisle

A. Vedrørende

Prøveaftale vedrørende weekend request system for variable gruppe shorthaul single aisle.

B. Aftalens ordlyd

Aftalens intention er at give piloten mulighed for at påvirke placeringen af den aftalefæstede weekendfri.

Definitioner:

1. FW: En weekendfri som er requested og opfyldt (scheduleret).
 2. Weekendfri: Iht. § 5 stk. 7.1 c. og d. i overenskomsten.
 3. Påvirkningsbar fritid: Fritid som piloten har påvirket selv. Opfyldt biddet ferie, LOA, rotationsferie (inkluderet sommerferieperiode) er eksempler på påvirkningsbar fritid. Ferie ensidig lagt ud af SAS er *ikke* påvirkningsbar fritid.
 4. Åbent vindue: En periode hvor requests kan fremsættes.
 5. Kvoter: Antal piloter som kan have weekendfri en og samme weekend.
 - Piloten kan fremsætte én request om weekendfri per kalendermåned med instant reply.
 - Piloter som ikke requester weekendfri tildeles vilkårlig weekendfri aktuel måned.
 - Request om weekendfri fremsættes senest d.25. to måneder før aktuel schedule, og bidding vinduet er fra d. 06. til d. 05. i efterfølgende måned, ie. FW for juni måneds schedule 06. juni -05. juli biddes i april måned.
 - Requests kan fremsættes i released ferieperiode, og bidding af FW åbner dagen efter at aktuel ferieperiode er released.
Biddingperioder for weekendfri;
 - Sommerbidding åbner **pt.** 01. april - perioden 6. juni – 5. september.
 - Efterårsbidding åbner **pt.** 08. juli - perioden 6. september - 5. januar.
 - Forårsbidding åbner **pt.** 11. november - perioden 6. januar - 5. juni.
- Kvoter for weekendfri fastsættes af SAS.
 - Requests om weekendfri kan ligge i umiddelbar forbindelse(før eller efter) med superfriday, uden mellemliggende kalenderdage, alternativt skal det være minimum 3 kalenderdage mellem superfriday og weekendfri. anm: første indvilliget bid er styrende for efterfølgende bids.
 - Piloten kan ikke requeste weekendfri i perioden 6 dage før planlagte aktiviteter (ferie, militærtjeneste, LOA, etc., som har en udstrækning der overstiger 6 dage) og 3 dage efter den planlagte aktivitet.
 - Det kan ikke requestes weekendfri i en måned hvor der er planlagt anden fritid som tilfredsstiller kravet til weekendfri jf. § 5, stk. 7.1 pkt. c. og d.
 - Indvilliget weekendfri kan i det tilfælde, hvor denne kommer i konflikt med skoleaktivitet, ændres indenfor samme kalendermåned. En sådan ændring skal så langt det er muligt ske i samarbejde med berørt pilot.
 - Requests som er indvilliget kan ikke ændres af hverken den enkelte pilot eller SAS, såfremt de ikke bryder med nogen af de ovenstående punkter.

C. Ikrafttrædelse og ophør

Ved indgåelsen af denne aftale bortfalder kravet på én ekstra weekendfri per kvartal, som piloten opnåede ved bortfald af overenskomstens Bilag 5 i OK2015.

Prøveaftalen træder i kraft med virkning fra 11. november 2017 for bidding fra og med 06. januar 2018. Hver af parterne kan opsige denne aftale med et varsel på 3 måneder til d. 1. i en måned, dog tidligst til 31. marts 2019. Ved ophør af denne aftale, skal i tillæg til én weekendfri per kalendermåned tildeles én ekstra weekendfri per kvartal.

Bilag 6. Superfridag

Single aisle piloter

Superfridag:

Piloten har mulighed for at requeste 12 fridage per kalenderår, maksimalt én per kalendermåned, med instant reply. Requests kan fremsættes 6 måneder frem.

- Request om superfri kan ikke gøres på weekenddage.
- Request om superfri fremsættes senest d.25. to måneder før aktuel schedule, ie. for april måneds schedule biddes i februar.
- Ikke udnyttede dage kan ikke overføres og kompenseres ikke på anden vis.
- Request om superfri bevilges ikke hvis dagen er planlagt med en skoleaktivitet.
- Superfridage kan requestes enkeltvis eller samlet og skal være adskilt af minimum 3 kalenderdage.
- Piloten kan ikke requeste superfridage i perioden 18. dec. til 08. jan. og i perioden 6 dage før planlagte aktiviteter (ferie, militærtjeneste, LOA, etc., som har en udstrækning som overstiger 6 dage) og 3 dage efter den planlagte aktivitet.
- Requests som er imødekommet, kan ikke ændres af hverken den enkelte pilot eller SAS, medmindre at requesten bryder mod ovenstående punkter.
- SAS fastsætter kvoter og øvrige retningslinjer.

Dobbelt aisle piloter

Superfridag:

Piloten har mulighed for at requeste 12 fridage per kalenderår, maksimalt 2 per kalendermåned, med instant reply. Requests kan fremsættes 6 måneder frem.

- Request om superfri fremsættes senest d. 25. to måneder før aktuel schedule, ie. for april måneds schedule biddes i februar.
- Requests om superfri må maksimalt fremsættes i 3 weekender per kalenderår.
- Ikke udnyttede dage kan ikke overføres og kompenseres ikke på anden vis.
- Request om superfri bevilges ikke hvis dagen er planlagt med en skoleaktivitet.
- Superfridage kan ikke requestes enkeltvis og requests skal være adskilt af minimum 3 kalenderdage til anden requestet fridag.
- Piloten kan ikke requeste superfridage i perioden 18. dec til 08. jan og i perioden 6 dage før planlagte aktiviteter (ferie, militærtjeneste, LOA, etc., som har en udstrækning som overstiger 6 dage) og 3 dage efter den planlagte aktivitet.
- Piloten kan ikke requeste superfridage i perioden 01. jun til 31. aug.
- Requests som er imødekommet, kan ikke ændres af hverken den enkelte pilot eller SAS, medmindre at requesten bryder mod ovenstående punkter.
- SAS fastsætter kvoter og øvrige retningslinjer.

Bilag 7. Jul og nytårfri piloter VG single aisle

Pilot som tjenestegør i hele eller dele af juleperioden, skal have fri i nytårsperioden samme år. I tillæg har piloten krav på fri i hele juleperioden efterfølgende år.

Pilot som tjenestegør i hele eller dele af nytårsperioden, skal have fri i juleperioden samme år. I tillæg har piloten krav på fri i hele nytårsperioden efterfølgende år.

Hvert tredje år har piloten ret til fri i både jule- og nytårperioden. Undtagelser er beskrevet i a) og b).

Som juleperiode regnes 24. og 25.december og som nytårsperiode regnes 31.december og 01.januar.

Jule-/Nytårfri	Juleperiode		Nytårsperiode	
Rotationsgruppe	24.dec	25.dec	31.dec	01.jan
1	F	F	P	P
2	P	P	F	F
3	F	F	F	F

- a) Ved bytte af tjenestegøringsgruppe kan bytte af rotationsgruppe forekomme.
- b) Piloter kan kun flyttes mellem ovennævnte rotationsgrupper dersom der opstår ubalance i disse. Flytning af piloter i denne sammenhæng skal ske i omvendt senioritetsrækkefølge.
- c) Med fri (F) i tabellen anses al form for fri, f.eks. VA, F7, LoA.

Jul og nytårfri piloter VG dobbelt aisle

Pilot som tjenestegør i hele eller dele af juleperioden, skal have fri i nytårsperioden samme år. I tillæg har piloten krav på fri i hele juleperioden efterfølgende år.

Pilot som tjenestegør i hele eller dele af nytårsperioden, skal have fri i juleperioden samme år. I tillæg har piloten krav på fri i hele nytårsperioden efterfølgende år.

Som juleperiode regnes 24. og 25.december og som nytårsperiode regnes 31.december og 01.januar.

Jule-/Nytårfri	Juleperiode		Nytårsperiode	
Rotationsgruppe	24.dec	25.dec	31.dec	01.jan
1	F	F	P	P
2	P	P	F	F

- a) Med fri (F) i tabellen anses al form for fri, f.eks. VA, F7, LoA.
- b) Ved bytte af tjenestegøringsgruppe, kan bytte af rotation forekomme.
- c) Pilot kan kun flyttes mellem grupperne hvis der opstår ubalance. Flytning skal ske i omvendt senioritetsrækkefølge.
- d) Hvis pilot som er fraværende i over 92 dage og hvor fraværet indfalder i hele eller dele af jul/nytårsperioden, kan pilotens gruppe ændres.
- e) En pilot kan frivilligt vælge at afstå fra fri efter sin rotationsgruppe ét år, men beholder sit gruppetilhørsforhold efterfølgende år.

Bilag 8. Produktionsdeltid – single aisle

A. Generelt

I det omfang SAS har mulighed for det kan nogen af følgende deltidsordninger (herefter "Produktionsdeltid") tilbydes piloter på frivillig basis, efter senioritet.

Produktionsdeltider i FG er:

	Produktionsdeltid	Tjenestegøringsgrad
1	5 P/13 F	53,4 %
2	5 P/4 F/5 P/13 F	71,2 %
3	5 P/4 F/5 P/4 F/5 P/13 F	80,1 %
4	5 P/4 F /5 P/4 F/5 P/4 F/5 P/ 13 F	85,4 %
5	4 P/10 F	54,9 %
6	5 P/ 9 F	68,7 %

Anm. 1:

Tjenestegøringsgraderne i tabellen ovenfor er baseret på et fuldtidsmål for fast gruppe, på 190 produktionsdage per år.

I samtlige produktionsdeltider ovenfor indgår ferie i arbejdsmønsteret. Dette indebærer at piloten ikke kan udlægge feriedage på produktionsdage, derimod udlægges SAS feriedagene løbende på øvrige dage i ferieåret. Løn udgår i proportion til pilotens aktuelle tjenestegøringsgrad.

B. Produktionsdeltid med kompensation

Ved bevilling af produktionsdeltid får piloten et løntillæg i overensstemmelse med følgende:

Den enkelte pilot i ordningen kompenseres for tjeneste på deltid, med 20% af Δ mellem aktuel tjenestegøringsgrad i produktionsdeltid op til 100 %.

Eksempel – udregning af tjenestegøringsgrad for 5/13:

53,4 % = tjenestegøringsgrad i ordningen

Δ = forskellen mellem aktuel tjenestegøringsgrad og 100 %

$0,2 \times (100 \% - 53,4 \%) = 9,3 \%$

Løntillægget er pensionsgivende.

Løntillægget gives fra overgangstidspunktet.

Anm.;

Piloten kan ikke samtidig med denne kompensation oppebære Seniordeltid med kompensation iht. overenskomstens § 4 sidste afsnit.

C. Vilkår

SAS tilbyder produktionsdeltid på single aisle fly (pt. A320/B737 familierne) i fast gruppe.

Piloter som ikke er kvalificerede til at søge produktionsdeltid:

- Piloter som allerede arbejder deltid, uanset form eller årsag til deltiden, såfremt piloten ikke sænker sin tjenestegøringsgrad.
- Piloter med flex-deltid.
- Piloter i administrative tjeneste.
- Piloter med instruktørtjeneste.
- Piloter med kortere anciennitet end tre år.
- Piloter som virker som formand og næstformand i DPF's bestyrelse

Produktionsdeltid kan søges af piloter på dobbelt aisle (pt. A330/A340 og kommende A350). Bevilling og opstart af produktionsdeltid er betinget af, at piloten bidder position/stilling som pilot på single aisle fly og dette bid opfyldes.

Produktionsdeltid bevilges således under forudsætning af at bid til single aisle opfyldes.

Piloter som er ansat i produktionsdeltidsstilling medregnes i den procentandel af piloter som kan tilbydes fast gruppe, jf. § 5 stk. 12 a). Ingen pilot som på dato for denne aftales tiltrædelse er tjenestegørende i fast gruppe, tvinges, som konsekvens af indførelse af produktionsdeltid, dog væk fra fast gruppe.

Piloter som er ansat i produktionsdeltidsstilling og bytter tjenestegøringsgruppe udtræder af produktionsdeltid, uagtet punkt D nedenfor. I den anledning overgår piloten til variabel gruppe 100%. Dette gælder tillige piloter som påbegynder omskoling.

D. Bindingsperiode

Pilot skal tjenestegøre i produktionsdeltidsstilling i 36 måneder. Perioden på 36 måneder starter fra og med første dag i den måned hvor produktionsdeltid påbegyndes. Ved afslutning af perioden for produktionsdeltid overgår piloten til variabel gruppe 100 % eller fast gruppe.

Bilag 9. – Bilag til Rollefordelingsavtalen

Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden og Dansk Pilotforening ("Partene") har kommet til enighet om å gjeninnføre Rollefordelingsavtalen. Avtalen vedlegges som bilag til overenskomsten.

Partene har inngått overenskomst for piloter ("K19") . Partene noterer at Rollefordelingsavtalen ikke utgjør en del av K19.

Oslo, den 2 maj 2019

Scandinavian Airlines System
Denmark-Norway-Sweden

Dansk Pilotforening

Marianne Hernæs

Rene Arpe

Bilag 10. - Rollefordelingsaftalen

Protokollat vedrørende rollefordeling mellem SAS Koncernens selskaber.

Som et led i forhandlingerne om fornyelse af overenskomsterne mellem SAS og DPF er indgået nærværende aftale om rollefordeling mellem SAS Koncernens selskaber.

SAS Koncernen har valgt at drive sin flyvirksomhed i et antal lokalt forankrede flyselskaber rundt om i Europa med tyngdepunkt i Skandinavien. Den lokale forankring skaber optimale muligheder for en kommerciel tilpasning til det lokale marked.

SK-selskabernes markedsposition og stærke brand i Skandinavien er et godt udgangspunkt for lønsom ekspansion.

Ledelsen skal søge at finde alle ekspansionsmuligheder og arbejde for at skabe forudsætningerne for en optimering af disse muligheder.

Diskussion og beslutning vedrørende lønsom ekspansion sker på bestyrelsemøder i hver af de respektive SK-selskaber.

De vigtigste forudsætninger for en lønsom virksomhed er et attraktiv produkt, et konkurrencedygtigt omkostningsniveau og kvalitet i produktionen.

Når ovenstående forudsættes gælder følgende.

For at undgå suboptimering er visse grundprincipper for flyselskabernes roller fastslået. Disse er, at respektive flyselskab er hovedansvarlig for linjer til/fra sin respektive base samt lokalt salg for samtlige flyselskaber i koncernen. I indeværende overenskomstperiode skal SAS-koncernen ikke overføre produktion – i betydningen pilotjob - som lønsomt kan drives af SK-selskaberne, fra disse til andet/andre selskaber i SAS-koncernen.

Lønsom ekspansion i aftaleperioden (med fly overstigende 50 pax-sæder) til/fra Skandinavien, skal udføres af SK-bolagen. Undtaget herfra er lønsom produktion, som initieres af de øvrige flyselskaber i SAS Gruppen, dog ikke lønsom produktion fra hovedbaserne til tredjeland.

Lønsom ekspansion i aftaleperioden (med fly overstigende 50 pax-sæder) inden for Skandinavien, skal udføres af SK-bolagen.

(Undtaget fra ovenstående er hændelser, som SK-selskaberne ikke med rimelighed har kunnet forudse og/eller ligger uden for deres kontrol (force majeure)).

I det tilfælde et af SK-selskaberne må nedlægge en linje, fordi denne ikke kan opereres lønsomt, vil forskellige alternativer blive vurderet for at sikre SAS Koncernens markedsposition. I det tilfælde et andet selskab i koncernen kan operere lønsomt, skal produktionen om muligt bibeholdes inden for SAS Koncernen. I modsat fald kan det blive aktuelt, at nogen partner udfører produktionen på SAS Koncernens vegne.

På linjer mellem to selskabers hjemmemarkeder er hovedprincippet, at et flyselskab er ansvarlig for planlægning og operation. Af effektivitetsgrunde kan dobbelt operation dog undtagelsesvis tænkes. Der er idag ingen planer om at gennemføre ændringer på linjer, hvor to selskaber opererer; dette så længe begge selskaber opererer linjen lønsomt.

Denne aftalen kan - uafhængig af overenskomsten - siges op med tre måneders varsel. Dog tidligst til ophør d. 31. marts 2022.

Aftalen bortfalder i forholdet mellem en pilotforening og SAS, hvis den pågældende pilotforening opsiger overenskomsten før 31. marts 2021. Bortfaldet sker da på datoen for overenskomstens udløb.