

# Faktaark om Ryanair – Den Danske Model i praksis

[opdateret 28. juni 2015)

Ryanair har meddelt, at de etablerer en base i Kastrup Lufthavn med start den 26. marts 2015.

Flybranchens Personale Union, som er en del af Serviceforbundet, har overenskomst med andre luftfartselskaber med base i Danmark. Forbundet ønsker også en overenskomst med Ryanair. En overenskomst som skal sikre ordentlige forhold for piloterne og kabinepersonalet på Ryanairs baser i Danmark.

Ifølge EU's regler om luftfart skal ethvert besætningsmedlem være tilknyttet en **hjemmebase**. Her starter og slutter tjenesten. Det er lovene i landet, hvor hjemmebasen ligger, der gælder for besætningsmedlemmerne. Det er fastslået i bl.a. en norsk dom om Ryanair (Norge følger EU-reglerne) og en dansk dom om Sterlings konkurs. Har man base i København, er det altså dansk ret, der gælder. Der betales skat til Danmark. Og Serviceforbundet har også indgået overenskomster for de selskaber, som har base i Danmark

Parterne har holdt et møde den 20. februar 2015 i London, hvor Serviceforbundet udleverede et udkast til overenskomster for piloter og kabinepersonale.

Ryanair har blankt afvist forbundets overenskomsthensigt både før mødet og på selve mødet den 20. februar.

Serviceforbundet har varslet en **hovedkonflikt** mod Ryanair, fra selskabet starter basen op den 26. marts. Formålet med de danske regler om konfliktvarsler er, at der bliver indgået en overenskomst, og helst inden der kommer en konflikt i gang. Teknisk består en hovedkonflikt af en strejke og en blokade (som ikke er en fysisk blokade). Det betyder, at Serviceforbundets medlemmer ikke må tage ansættelse i Ryanair, og dem som allerede er ansatte, går i strejke. Blokaden kræver ikke noget varsel, når Ryanair har afvist at forhandle. Strejken skal til gengæld varsles med medlemmernes opsigelsesvarsel.

Hvis det ikke er nok til at få arbejdsgiveren til forhandlingsbordet, kan hovedkonflikten bakkes op af en **sympatikonflikt** fra medlemmer af LO-forbundene. Det betyder, at medlemmer af et LO-forbund ikke udfører arbejdsopgaver, der hidrører fra eller er bestemt for den konfliktramte arbejdsgiver. Omfanget af en sympatikonflikt bliver koordineret mellem forbundene.

Sympatikonflikt bliver varslet overfor arbejdsgiverforeninger, som har medlemsvirksomheder, der kan tænkes at have forretninger med arbejdsgiveren. I Ryanairs tilfælde kan det fx være handling af bagage, check in eller brændstof. Der afgives to sympatikonfliktvarsler med syv dages mellemrum, hvorefter sympatikonflikten kan træde i kraft. Endelig betyder en sympatikonflikt, at ansatte LO medlemmer i Ryanair kan blive trukket ud i sympatistrejke.

Syv af LO's forbund har sendt første sympatikonfliktvarsel den 6. marts 2015. Det drejer sig om Serviceforbundet, 3F's Transportgruppe, 3F's Industrigruppe, HK/Privat, Dansk Metal, Dansk El-Forbund samt Blik- og Rørarbejderforbundet. Sympatikonfliktvarslene omfatter dermed alle de LO- medarbejdergrupper, som i deres daglige arbejde vil kunne komme til at udføre opgaver for Ryanair.

På vegne af de syv forbund har LO sendt 2. konfliktvarsel den 16. marts 2015.

Ryanair har udtalt, at de vil møde enhver blokade og konflikt med retslige skridt. Derfor har LO anlagt sag ved **Arbejdsretten** med krav om, at Ryanair skal anerkende, at den varslede hovedkonflikt er lovlig. Ryanair har da også efterfølgende protesteret mod hovedkonflikten.

Arbejdsretten behandler sagen som en hastesag, men kunne ikke nå at afgøre sagen inden den 26. marts 2015, hvor Ryanair startede sin base i Kastrup. Serviceforbundet har derfor udsat hovedkonfliktens starttidspunkt, til der foreligger en afgørelse fra Arbejdsretten. Tilsvarende vil en sympatikonflikt heller ikke kunne sættes i værk, før Arbejdsretten har talt. LO's medlemsforbund starter ikke en konflikt, før den med sikkerhed er godkendt som lovlig.

Arbejdsretten har derfor gennemført en såkaldt hovedforhandling af hele sagen den 15. juni 2015.

Her fremlagde Ryanair og LO hver sine synspunkter om sagen og fører vidner i retten.

Derefter har Arbejdsrettens tre højesteretsdommere overvejet tre spørgsmål.

For det første om sagen skal afgøres efter danske eller irske regler. Dernæst om Arbejdsretten vil spørge EU-Domstolen til råds, om flyselskaber kan mødes med konflikt. Og endelig, hvis LO får ret i spørgsmålet om, at EU-ret ikke er nødvendig, har dommerne taget endelig stilling til, om fagbevægelsen har ret til at føre en konflikt mod Ryanair.

Ryanair har på forhånd opgivet synspunktet om, at Arbejdsretten i Danmark ikke kan behandle sagen.

Arbejdsretten har meddelt, at afgørelsen afsiges onsdag den 1. juli kl. 14:00.

Hvis Arbejdsretten giver fagbevægelsen ret til at føre en konflikt mod Ryanair, så kan den træde i kraft fem dage efter dommen er afsagt. Det vil sige kl. 00:00 natten mellem mandag den 6. juli og tirsdag den 7. juli.