

Overenskomst

2026 – 2030

mellem

Maersk Air Crew & Training Company A/S
(**"MACT"**)

og

Metal Luftfart

Indholdsfortegnelse:

1	Generelt.....	4
1.1	Overenskomstens dækningsområde.....	4
2	Generelle ansættelsesvilkår	5
2.1	Funktionærloven m.v.....	5
2.2	Arbejdsområde.....	5
2.3	Opsigelsesvarsler	6
2.4	Flight Crew Licence	6
2.5	Opsigelse og genansættelse ved tab af medical certificate.....	6
2.6	Vaccinationer, pas og visum	7
2.7	Uniform, parkering og elektroniske enheder	7
2.8	Måltider, hoteller, transport	7
2.9	Tjenestefrihed	8
2.10	Udnævnelser m.v.	8
2.11	Træning	9
2.12	Tjeneste på jorden	9
2.13	Deltidsansættelse	9
2.14	Gateway.....	10
3	Tjenesteregler – Piloter ansat i Long-haul segment.....	10
3.2	Produktionsdage	10
3.3	Tjenestetid.....	11
3.4	Omdisponering.....	11
3.5	Hvile	11
3.6	Ændringer før check in.....	12
3.7	Senere check-out	12
3.8	Tilkaldetjeneste /standby tjeneste	12
3.9	Short-haul-flyvning for Long-haul piloter	13
4	Tjenesteregler - Piloter ansat i Short-haul segment.....	14
4.2	Produktionsdage	14
4.3	Tjenestetid.....	14
4.4	Sammenhængende friperioder	14
4.5	Weekender og højtider.....	14
4.6	Check-in, check-out og transport.....	15
4.7	Omdisponering.....	15
4.8	Forsinkelser	15
4.9	Tilkaldetjeneste/standby	16
4.10	Long-haul-flyvning for Short-haul piloter	16
5	Ferie.....	16
6	Løn m.v.	16
6.1	Grundløn.....	16
6.2	Overgang til nye løntrin	18
6.3	Kaptajntillæg.....	18
6.4	Pension	19
7	Instruktører	19
7.1	Anvendelsesområde	19
7.2	Variabel honorering pr. funktion	19
7.3	Fast månedligt instruktørtillæg.....	19
7.4	Midlertidig suspendering og tab af medical.....	20

7.5	<i>Kompetencevedligeholdelse og opgradering</i>	20
7.6	<i>Arbejdstilrettelæggelse (simulator)</i>	20
7.7	<i>Internetforbindelse</i>	20
8	<i>Samarbejdsorganisation</i>	20
8.1	<i>Tillidsrepræsentant</i>	20
8.2	<i>Samarbejdsudvalg</i>	21
8.3	<i>MACTPU</i>	21
9	<i>Virksomhedsoverdragelse, fusion, og grandfather rights</i>	21
9.1	<i>Anvendelsesområde</i>	21
9.2	<i>Grandfather rights i forbindelse med afskedigelse og redundans</i>	21
9.3	<i>Senioritet og integration</i>	22
9.4	<i>Piloter på orlov og genansættelsesgaranti</i>	22
9.5	<i>Forhandlingspligt</i>	23
10	<i>Regler for behandling af faglig strid</i>	23
11	<i>Overenskomstens varighed</i>	23
12	<i>Organisationsgodkendelse</i>	23

Generelt

Så længe denne overenskomst ("**Overenskomst**") er i kraft, er ingen af parterne eller deres medlemmer berettiget til, hverken hver for sig eller i forening, at forsøge i enhver henseende, åbent eller hemmeligt, at modvirke Overenskomstens bestemmelser eller gøre ændringer heraf gældende.

Parterne er enige om, at såfremt enhver fremtidig lovgivning hindrer parternes beslutninger og de rettigheder, der følger heraf, skal parterne bidrage positivt til at genoprette den oprindelige aftale i det omfang, det er teknisk og juridisk muligt.

Parterne er enige om, at overholdelsen af Overenskomsten - fredspligten - er en grundlæggende forudsætning for at bevare det kollektive overenskomsts system.

1 Generelt

1.1 *Overenskomstens dækningsområde*

1.1.1 Overenskomsten omfatter alle piloter, der er ansat af MACT, og som arbejder permanent fra en base i Danmark. Overenskomsten omfatter dog ikke ansatte, der er ansat til midlertidig beskæftigelse på højst seks (6) måneder. Dog må den samlede aflønning for sådanne piloter ikke være lavere end den samlede aflønning i henhold til denne Overenskomst.

1.1.2 Det er aftalt mellem Parterne, at det primære fokus for MACT på tidspunktet for Overenskomstens underskrivelse er at operere Long-haul (som defineret nedenfor). Det er dog intentionen, at MACT også skal operere Short-haul (som defineret nedenfor), hvorfor Overenskomsten finder anvendelse på såvel Long-haul som Short-haul.

- i. Long-haul (LH): Long-haul-flyvning er alle ruter, der udgør mere end seks (6) timers flyvning.
- ii. Short-haul (SH): Short-haul-flyvning er enhver flyvning, der ikke falder ind under Long-haul begrebet.

1.1.3 Piloter, der primært arbejder med administrative opgaver, er ikke omfattet af denne Overenskomst.

1.1.4 Eksterne instruktører, der er selvstændige erhvervsdrivende, og som er engageret med henblik på at uddanne piloter, er ikke omfattet af denne Overenskomst.

1.1.5 En pilot er efter MACTs instruktioner forpligtet til at være midlertidigt udstationeret på en base uden for Danmark i en periode på op til fire (4) uger i to (2) perioder inden for en 12-måneders periode, dog kan piloten acceptere en længere udstationeringsperiode. Medmindre piloten accepterer et kortere varsel, skal en midlertidig udstationering meddeles med et varsel på mindst to (2) uger. Overenskomsten vil fortsat være gældende under udstationeringen.

1.1.6 Hvis en pilot i henhold til en individuel aftale (med samtykke fra piloten) er midlertidigt udstationeret på en base uden for Danmark i en periode på op til 12

måneder, vil Overenskomsten - i det omfang det er i overensstemmelse med lokal ufravigelig lovgivning - fortsat være gældende under udstationeringen, medmindre MACT og den enkelte pilot aftaler, at ansættelsesforholdet skal være omfattet af lovgivningen i det land, hvor piloten er udstationeret.

1.1.7 Hvis en pilot med base uden for Danmark er midlertidigt udstationeret på en dansk base i en periode på op til 12 måneder, finder Overenskomsten ikke anvendelse under udstationeringen, medmindre MACT og den enkelte pilot aftaler, at ansættelsesforholdet skal være omfattet af dansk lovgivning. Antallet af sådanne midlertidigt udstationerede piloter - der er undtaget fra Overenskomsten - må ikke overstige 10% af det samlede antal piloter, der er ansat af MACT, medmindre ansættelsesvilkårene for de udstationerede piloter samlet set er mere fordelagtige end de ansættelsesvilkår, der er fastsat i denne Overenskomst.

1.1.8 Hvis MACT engagerer piloter fra en ekstern leverandør, må den samlede aflønning for sådanne piloter ikke være lavere end den samlede aflønning i henhold til denne Overenskomst.

2 Generelle ansættelsesvilkår

2.1 Funktionærloven m.v.

2.1.1 Piloternes ansættelsesforhold er underlagt dansk ansættelsesretlig lovgivning, herunder ferieloven og funktionærloven.

2.2 Arbejdsområde

2.2.1 En pilot ansættes til tjeneste i enten (i) Long-haul segment eller (ii) Short-haul segment. Endvidere ansættes en pilot til at flyve på enten (i) Narrow-body segment eller (ii) Wide-body segment. Pilotens ansættelsessegment vil fremgå af ansættelseskontrakten og kan udgøre følgende:

i. Short-haul Narrow-body segment

ii. Short-haul Wide-body segment

iii. Long-haul Wide-body segment

2.2.2 Ansættelsessegment vil blandt andet være afgørende i forbindelse med pilotens lønfastsættelse, jf. punkt 6. Endvidere vil ansættelse i Long-haul segment eller Short-haul segment afgøre hvilke tjenesteregler der finder anvendelse, jf. punkt 3 og 4.

2.2.3 Det kan aftales individuelt med en pilot, at pågældende i en periode på op til 24 måneder (tillige) flyver et andet flytypesegment end pågældende er ansat til. Såfremt MACT og piloten er enige herom kan aftalen forlænges ud over 24 måneder.

2.2.4 Piloter ansat i MACT har ret til at søge opslæde pilotstillinger i et andet arbejdsområde/segment og vurderes på lige fod med eksterne ansøgere.

- 2.3 Opsigelsesvarsler**
- 2.3.1** For så vidt angår opsigelse af piloter henvises der til funktionærlovens bestemmelser, dog således at opsigelsesvarslet forlænges gensidigt med en (1) måned efter tre (3) måneders ansættelse.
- 2.3.2** En pilot kan ikke opsiges i henhold til 120-dagesreglen i funktionærlovens § 5, stk. 2.
- 2.3.3** Ansættelsesforholdet ophører automatisk, når gyldigt Flight Crew Licence til kommerciel flyvning inddrages af de relevante myndigheder på grund af opnåelse af pligtig pensionsalder.
- 2.4 Flight Crew Licence**
- 2.4.1** Piloter skal være i besiddelse af et gyldigt Flight Crew Licence og er ansvarlige for at opretholde certifikatets gyldighed.
- 2.4.2** MACT afholder udgifterne til fornyelse og/eller ændringer af Flight Crew Licence.
- 2.4.3** MACT varetager den administrative koordinering mellem piloten, som har et Flight Crew Licence udstedt af de danske luftfartsmyndigheder, og disse myndigheder.
- 2.5 Opsigelse og genansættelse ved tab af medical certificate**
- 2.5.1** Såfremt en pilot opsiges som følge af bortfald af gyldigt medical certificate, uden dette er begrundet i forhold, som kan tilregnes piloten som uagtsomme, er Piloten berettiget til et opsigelsesvarsel på minimum 6 måneder, ligesom piloten tildeles en genansættelsesret i overensstemmelse med dette punkt 2.5.
- 2.5.2** Genansættelsesretten indtræder fra det tidspunkt, hvor piloten igen opnår gyldigt medical certificate udstedt i henhold til gældende EASA-bestemmelser, og løber herefter i en periode på fireogtyve (24) måneder ("Genansættelsesperioden"), forudsat at piloten ikke forinden har påbegyndt anden ansættelse som pilot. Genansættelsesretten bortfalder dog senest fem (5) år efter tidspunktet for bortfald af gyldigt medical certificate.
- 2.5.3** Såfremt Piloten ønsker at gøre brug af genansættelsesretten skal Piloten give MACT besked om følgende:
- hvornår gyldigt medical certificate er generhvervet;
 - email adresse hvorpå piloten kan kontaktes; samt
 - at piloten ikke er i arbejde som pilot.
- MACT er først forpligtet til at tilbyde en pilot genansættelse for stillinger der bliver ledige 14 dage efter at selskabet har modtaget denne besked fra piloten.
- 2.5.4** Når der inden for Genansættelsesperioden opstår en ledig stilling, som piloten er kvalificeret til, er MACT forpligtet til at tilbyde piloten genansættelse.

- 2.5.5 Såfremt flere piloter er omfattet af en genansættelsesret tilkommer det MACT at beslutte, hvilken pilot der tilbydes genansættelse.
- 2.5.6 Tilbud om genansættelse fremsendes skriftligt til den email piloten har oplyst MACT. Såfremt piloten ikke accepterer tilbuddet senest fjorten (14) dage efter afsendelsen, bortfalder retten til genansættelse. Retten til genansættelse bortfalder endvidere såfremt piloten i Genansættelsesperioden opnår ansættelse som pilot.
- 2.5.7 Såfremt piloten – efter at have givet meddelelse om at han/hun ønsker at udnytte genansættelsesretten - opnår ansættelse som pilot er Piloten forpligtet til at give MACT besked herom.
- 2.5.8 Såfremt piloten genansættes som følge af udnyttelse af genansættelsesretten, så sker genansættelsen uden pilotens generhvervelse af tidligere anciennitet, medmindre andet følger af anden aftale. Dog generhverves lønanciennitet.
- 2.6 *Vaccinationer, pas og visum*
- 2.6.1 MACT afholder udgifterne til de vaccinationer, der anbefales og kræves af det pågældende land samt udgifterne til påkrævede visa og fornyelse af lægeerklæringer.
- 2.6.2 Vaccinationerne arrangeres af piloten selv, efter forudgående orientering af MACT, ved brug af en af MACT godkendt leverandør.
- 2.6.3 Piloten skal til enhver tid være i besiddelse af et gyldigt pas.
- 2.6.4 Den tid, der bruges på at håndtere ovennævnte forhold, indgår ikke i beregningen af tjenestetid, bortset fra pas, visum og lægeundersøgelser, hvor det er påkrævet, at piloten møder personligt.
- 2.7 *Uniform, parkering og elektroniske enheder*
- 2.7.1 Piloter er forpligtet til at bære uniform, når de er i tjeneste. MACT leverer uniformen.
- 2.7.2 MACT stiller en parkeringsplads til rådighed på pilotens hjemmebase, mens piloten er i tjeneste.
- 2.7.3 MACT stiller en mobiltelefon, iPad eller en lignende elektronisk enhed til rådighed for hver enkelt pilot til udførelse af dennes tjeneste.
- 2.8 *Måltider, hoteller, transport*
- 2.8.1 Rejseudgifter, herunder måltider, afholdes af MACT i overensstemmelse med den gældende rejsepolitik for Maersk-koncernen. Piloteen er ikke berettiget til kompensation (per diem).
- 2.8.2 MACT foranlediger udstedelsen af et firmakreditkort til piloterne, der skal anvendes til betaling af udlæg. Piloterne skal overholde den gældende politik, når de anvender kreditkortet.
- 2.8.3 Udarbejdelse af afregninger for rejseudgifter skal ske inden for den sædvanlige arbejdstid, og piloterne er ikke berettiget til særskilt kompensation i den forbindelse.

- 2.8.4 Piloters positionering eller flyvninger i forbindelse med tjeneste skal planlægges i overensstemmelse med Maersk-koncernens rejsepolitik. Alle rejser skal planlægges på den mest direkte og hensigtsmæssige måde.
- 2.9 *Tjenestefrihed*
- 2.9.1 Piloter har ret til fravær på barnets første sygedag og til orlov i forbindelse med fødsel i overensstemmelse med Maersk-koncernens generelle politik.
- 2.10 *Udnævnelser m.v.*
- 2.10.1 MACT træffer efter eget skøn beslutning om at udnævne en pilot til kaptajn på grundlag af en samlet vurdering baseret på følgende ikke-udtømmende og ikke-prioriterede liste over kriterier:
1. Kvalifikationer,
 2. Arbejdsindsats,
 3. Ledelseskompetencer,
 4. Engagement, og
 5. Anciennitet.
- 2.10.2 Ved besættelse af kaptajnsstillinger skal alle egnede kandidater i MACT, uanset ansættelsessegment, tages i betragtning, før stillingen besættes eksternt. Eksisterende typerating bond udgør ikke en hindring for at komme i betragtning til udnævnelse til kaptajn.
- 2.10.3 Ved behov for udnævnelser til kaptajn skal piloter, der tidligere har været udnævnt til kaptajn, og som udelukkende som følge af driftsmæssige ændringer har accepteret nedgradering til tjeneste som styrmand, tilbydes udnævnelse forud for øvrige piloter, forudsat at de opfylder de til enhver tid gældende kvalifikationskrav.
- 2.10.4 For at kvalificere ledelsens beslutninger i mangel på en senioritetsliste nedsættes et fast udvalg bestående af følgende medlemmer:
- Managing Director (MACT)
 - Én repræsentant fra HR (udpeget af MACT)
 - Én repræsentant udpeget af MACTPU
- 2.10.5 Udvalget skal inddrages og afgive en indstilling til MACT, når en eller flere piloter påtænkes:
1. Udnævnt til kaptajn;
 2. Degradet;

3. Varsling af overflytning til andet segment;
 4. Opsigelse grundet overtallighed.
- 2.10.6 Ved spørgsmål omfattet af punkt 2.10.5 skal beslutningen forelægges udvalget på et sagligt dokumenteret grundlag. Udvalget skal i disse tilfælde sikre, at den valgte foranstaltning er proportional, og at mindre indgribende alternativer er overvejet.
- 2.10.7 Såfremt der ikke kan opnås enighed i udvalget, kan afgørelse træffes ved simpelt flertal. Der udarbejdes referat af udvalgets behandling.
- 2.10.8 Indstillingen er ikke bindende for MACT og ændrer ikke MACT's overordnede ledelsesret, men skal sikre en proces, hvorefter beslutninger træffes i overensstemmelse med denne Overenskomst.
- 2.11 Træning**
- 2.11.1 Såfremt det er i overensstemmelse med tjenesten, skal piloter have mulighed for at deltage i yderligere uddannelse/træning uden for MACT, forudsat at uddannelsen/træningen ligger inden for et område, der er begrundet i ansættelsen.
- 2.11.2 Hvis ansættelsen ophører inden for en periode på op til 36 måneder (den faktiske periode aftales med de enkelte piloter), efter en pilot har gennemført type rating betalt af MACT ("Bindingsperioden"), enten (i) som følge af pilotens egen opsigelse, uden at dette skyldes en væsentlig misligholdelse fra MACTs side, eller (ii) som følge af MACTs opsigelse, og piloten har givet rimelig grund til en sådan opsigelse, skal piloten tilbagebetale de faktiske uddannelsesomkostninger, som reduceres lineært i hele Bindingsperioden. Den maksimale værdi af de forskellige typer træning er aftalt til følgende beløb:
1. Type rate: DKK 300.000
- 2.11.3 Der kan ikke aftales tilbagebetaling af uddannelsesomkostninger, jf. punkt 2.11.2, i følgende situationer:
- i. Operators Conversion Course (OCC), Type Conversion Course (TCC), Commander Candidate Course (CCC), og
 - ii. overflytning til anden flytype, som nødvendiggør ny type rating, sker efter instruktion fra MACT.
- 2.11.4 En pilot kan ikke være underlagt aftale om tilbagebetaling af uddannelsesomkostninger for andet end type rating.
- 2.12 Tjeneste på jorden**
- 2.12.1 Hvis en pilot har flyveforbud, eller hvis piloten ikke er tildelt flyvetjeneste, kan MACT tildele en sådan pilot relevant tjeneste på jorden.
- 2.13 Deltidsansættelse**
- 2.13.1 Aftale om deltidansættelse kan blive indgået mellem MACT og piloten.

- 2.13.2 I tilfælde af deltidsansættelse beregnes løn og andre ydelser i henhold til denne Overenskomst, medmindre andet er angivet i Overenskomsten, som en forholdsmæssig andel af den pågældende pilots aftalte produktionsdage og de normale produktionsdage for fuldtidsansatte piloter. Forholdet gælder på månedsbasis, f.eks. vil en 67% deltidsansat pilot have et maksimum på $185 \times 67\% / 12 = 10$ månedlige produktionsdage.
- 2.13.3 Beregnet på årsbasis er en deltidsansat pilot ikke forpligtet til at udføre arbejde ud over den aftalte deltidsforpligtelse. Arbejdsforpligtelsen for den deltidsansatte beregnes svarende til en forholdsmæssig andel af gennemsnittet af de 30% af piloterne med det højeste performanceniveau baseret på arbejdstid. Den forholdsmæssige andel svarer til den for piloten aftalte deltidsnorm.
- 2.14 *Gateway*
- 2.14.1 Såfremt MACT påtænker at opstarte gateway-ordningen, som har til formål at muliggøre international drift uden ændring af pilotens base eller overenskomstmæssige tilknytning kan dette alene ske efter forudgående forhandling med MACTPU, hvor om nødvendigt en tilpasning af overenskomsten, herunder i forhold til social sikring, skal forhandles.
- 3 Tjenesteregler – Piloter ansat i Long-haul segment**
- 3.1.1 Nærværende punkt 3 finder alene anvendelse på piloter ansat i Long-haul segmentet.
- 3.1.2 Parterne har som en del af overenskomstfornyelsen i 2026 aftalt i en prøveperiode at afprøve en alternativ tjenesteordning ("Ordningen"), hvorefter de 11 månedlige fridage i punkt 3.2.2 anses som fridage (OFF) og yderligere fridage i en måned anses for variable fridage (VOFF).
- 3.1.3 Denne Ordning er indarbejdet i dette punkt 3, således at der henvises til henholdsvis OFF og VOFF.
- 3.1.4 Parterne er enige om at afprøve denne Ordning i en periode på fra 1. maj 2026 til 30. april 2027, hvorefter Parterne vil foretage en evaluering af Ordningen. Parterne er enige om, at evalueringen skal ske på baggrund af objektive data som leveres af MACT.
- 3.1.5 I forbindelse med evalueringen af Ordningen vil Parterne – på baggrund af de fremlagte objektive data – bruge alle rimelige bestræbelser på at blive enige om eventuelle tilpasninger, som måtte være nødvendige og hensigtsmæssige for såvel MACT som Piloterne. Såfremt der ikke kan opnås enighed om en fortsættelse af Ordningen eller eventuelle justeringer, bortfalder Ordningen i sin helhed, således at MACT med en (1) måneds varsel kan varsle en tilbagevenden til de tjenestegøringsregler, der fandt anvendelse for Long-haul-flyvninger forud for overenskomstfornyelsen. Parterne skal herefter forhandle en revision af tjenestegøringsreglerne.
- 3.2 *Produktionsdage*

- 3.2.1 Nedenstående beregning af antallet af produktionsdage danner grundlaget for opgørelse af tjeneste/tjenestefri systemet.

Beregning af antal produktionsdage pr. kalenderår (fuldtidsbeskæftigelse):

Antal dage pr. år	365
Antal fridage	155
Antal feriedage	25
Antal produktionsdage (365-25-155)	185

- 3.2.2 Piloter er berettiget til minimum 11 fridage (OFF) hver måned.
- 3.2.3 Hvis MACT efter aftale med en pilot køber en fridag (OFF), vil piloten blive kompenseret med 13% af månedslønnen.
- 3.2.4 Såfremt en pilot ved udgangen af året ikke har afholdt alle 23 variable fridage (VOFF), fordi de er blevet inddraget til tjeneste i MACT, kompenseres piloten med samme sats i punkt 3.2.3 pr. variable fridag (VOFF), som ikke er afholdt. For 2026 opgøres antallet af VOFF forholdsmæssigt i perioden 1. maj – 31. december 2026.
- 3.2.5 Piloten skal, medmindre piloten frivilligt ønsker at arbejde disse dage, have planlagt fridage (OFF eller VOFF) enten:
- i. den 24. og 25. december, eller
 - ii. den 31. december og 1. januar,

3.3 *Tjenestetid*

- 3.3.1 Arbejdstiden er underlagt flyvetidsbegrænsningerne i overensstemmelse med EASA FTL.
- 3.3.2 En roster (arbejdsplan) med den enkelte pilots planlagte tjeneste udleveres den 15. i hver måned og dækker hele den følgende kalendermåned.
- 3.3.3 Bidding på fridage skal ske så tidligt som muligt og i henhold til Roster Guidelines.

3.4 *Omdisponering*

- 3.4.1 Mellem check-in and check-out på hjemmebasen kan piloten frit omdisponeres.
- 3.4.2 Check-in på hjemmebasen kan fremrykkes med op til syv (7) timer. En fremskudt check-in skal meddeles 12 timer før det fremskudte check-in tidspunkt.

3.5 *Hvile*

- 3.5.1 I planlagt roster skal piloten have minimum to (2) fridage (OFF) inden arbejdsperioder, som indeholder Long-haul-flyvninger, dette gælder dog ikke såfremt piloten bliver kaldt på standby til en Long-haul-flyvning.
- 3.5.2 Ved ankomst til hjemmebasen efter en Long-haul-flyvning er piloten berettiget til minimum 72 timers planlagt hvile fra sin tjeneste.

- 3.5.3 I forbindelse med alle andre flyvninger er piloten berettiget til hvile fra sin tjeneste i overensstemmelse med FTL.
- 3.5.4 Hvis piloten har flere på hinanden følgende flyvninger i samme Flight Duty Period (FDP), skal piloten efter check-out på hjemmebase tilbydes enten,
- i. rest facilities eller
 - ii. taxi maks beløb DKK 1.500
- Rest facilities skal benyttes, i det omfang sådanne er til rådighed.
- 3.6 *Ændringer før check in*
- 3.6.1 I tilfælde af aflysning, forsinkelse eller driftsmæssige ændringer skal piloten informeres hurtigst muligt.
- 3.6.2 Re-schedulering inden piloten har påbegyndt sin tjeneste på hjemmebasen og som påvirker pilotens planlagte fridage (OFF) kan kun finde sted med pilotens samtykke. En fridag (OFF) kompenseres i henhold til punkt 3.2.3.
- 3.6.3 I tilfælde af re-schedulering inden piloten har påbegyndt sin friperiode, og som påvirker pilotens planlagte variable fridage (VOFF), kan sådanne variable fridage (VOFF) annulleres uden kompensation, jf. dog punkt 3.2.4. Re-schedulering og annullering af variable fridage (VOFF) efter påbegyndt friperiode kan kun ske med pilotens samtykke.
- 3.7 *Senere check-out*
- 3.7.1 Såfremt der opstår forsinkelser væk fra hjemmebasen og en re-schedulering medfører check-out på en pilots planlagte fridag (OFF) annulleres denne og piloten kompenseres i henhold til punkt 3.2.3.
- 3.7.2 Såfremt en re-schedulering medfører check-out på en pilots planlagte variable fridage (VOFF) kan sådanne variable fridage (VOFF) annulleres uden kompensation, jf. dog punkt 3.2.4.
- 3.8 *Tilkaldetjeneste /standby tjeneste*
- 3.8.1 Afhængigt af driftsmønsteret kan piloten være underlagt tilkaldetjeneste/standby tjeneste. Der opereres med to (2) typer af tilkaldetjeneste/standby tjeneste:
- i. SB90 (90 minutters udkaldstid)
 - ii. SB240 (240 minutter (4 timers) udkaldstid)
- MACT tildeler standby-type ud fra de aktuelle produktions- og driftsbehov.
- 3.8.2 Når en pilot kaldes på arbejde under tilkaldetjeneste/standby-tjeneste, skal check-in ske så hurtigt som muligt og under normale trafik- og vejrforhold inden for følgende tidsfrister:

- i. SB90: Check-in skal finde sted senest 90 minutter efter udkald
- ii. SB240: Check-in skal finde sted senest 240 minutter (4 timer) efter udkald.

Tidsfristen regnes fra udkaldets start, medmindre et senere tidspunkt angives af MACT.

- 3.8.3 Tilkaldetjeneste i forbindelse med en Long-haul-flyvning dækker hele flyvningen, som kan strække sig over flere dage, således at piloten kan blive kaldt på arbejde til en hvilken som helst del af den pågældende flyvning.
- 3.8.4 Tilkaldetjeneste som påvirker pilotens planlagte fridage (OFF) kan kun finde sted efter aftale med piloten.
- 3.8.5 Tilkaldetjeneste som påvirker pilotens planlagte variable fridage (VOFF) kan til enhver tid finde sted uden pilotens accept.
- 3.8.6 Hvis en pilot bliver kaldt på arbejde til en Long-haul-flyvning, der påvirker efterfølgende planlagte variable fridage (VOFF), kan sådanne fridage annulleres uden kompensation, jf. dog punkt 3.2.4.
- 3.8.7 Standby tjeneste i pilotens månedsroster skal planlægges således, at der maksimum er planlagt to (2) fritstående standby blokke. En fritstående standby blok defineres som en (1) eller flere på hinanden efterfølgende standby dage. Såfremt der er behov for at tildele piloten yderligere standby tjeneste, kan den planlægges i direkte tilknytning til planlagt aktiv tjeneste. Aktiv tjeneste defineres som al anden tjeneste end standby tjeneste.
- 3.9 *Short-haul-flyvning for Long-haul piloter*
- 3.9.1 En pilot ansat i Long-haul segmentet er forpligtet til at udføre Short-haul-flyvninger under tjenestereglerne i dette punkt 3, idet piloten skal kompenseres herfor i overensstemmelse med dette punkt 3.9.
- 3.9.2 En Short-haul-flyvning i forbindelse med en Long-haul-flyvning anses for en accessorisk Short-haul-flyvning, og der ydes ikke særskilt kompensation herfor, dog finder punkt 3.5.4 fortsat anvendelse.
- 3.9.3 Såfremt en pilot ansat i Long-haul segmentet har mere end to (2) check-in pr. kalendermåned kun med Short-haul-flyvninger, vil piloten blive kompenseret med 1/30 af sin månedlige grundløn pr. check-in som overstiger to (2).
- 3.9.4 MACT kan midlertidigt – i en periode på op til 6 måneder – overflytte en pilot ansat i Long-haul segmentet til at udføre tjeneste i Short-haul segmentet i overensstemmelse med tjenestereglerne i punkt 4. En sådan midlertidig overflytning skal varsles med en (1) måneds varsel. Piloten bevarer sin hidtidige aflønning, herunder i henhold til punkt 3.9.3, dog således at piloten tillige kompenseres med 1/30 af sin månedlige grundløn pr planlagt SB75, såfremt piloten ikke kaldes.

- 3.9.5 Piloter der er under eller udfører line-træning kompenseres ikke for Short-haul-flyvninger i henhold til dette punkt 3.9

4 Tjenesteregler - Piloter ansat i Short-haul segment

- 4.1.1 Nærværende punkt 4 finder alene anvendelse på piloter ansat i Short-haul segmentet.

4.2 Produktionsdage

- 4.2.1 Nedenstående beregning af antallet af produktionsdage danner grundlaget for opgørelse af tjeneste/tjenestefri systemet.

Beregning af antal produktionsdage pr. kalenderår (fuldtidsbeskæftigelse):

Antal dage pr. år	365
Antal fridage	155
Antal feriedage	25
Antal produktionsdage (365-25-155)	185

- 4.2.2 Piloter er berettiget til minimum 11 fridage hver måned, idet det dog tilstræbes at der udlægges 13 fridage hver måned.
- 4.2.3 Hvis MACT efter aftale med en pilot køber en fridag, vil piloten blive kompenseret med 13% af månedslønnen.

4.3 Tjenestetid

- 4.3.1 Arbejdstiden er underlagt flyvetidsbegrænsningerne i overensstemmelse med EASA FTL.

- 4.3.2 En roster (arbejdsplan) med den enkelte pilots planlagte tjeneste udleveres den 15. i hver måned og dækker hele den følgende kalendermåned

- 4.3.3 Bidding på fridage skal ske så tidligt som muligt og i henhold til Roster Guidelines.

4.4 Sammenhængende friperioder

- 4.4.1 Det tilstræbes, at der som udgangspunkt altid være minimum tre (3) sammenhængende fridage mellem arbejdsperioder.
- 4.4.2 Planlægning med kun to (2) sammenhængende fridage kan maksimalt forekomme én (1) gang pr. kalendermåned.
- 4.4.3 Det tilstræbes, at der ikke planlægges to (2) friperioder med kun to (2) sammenhængende fridage i umiddelbar forlængelse af hinanden, uanset om disse placeres henholdsvis før og efter et månedsskifte.

4.5 Weekender og højtider

- 4.5.1 Piloten skal have mindst én fri weekend pr. kalendermåned, defineret som tre sammenhængende fridage bestående af fredag, lørdag og søndag. Friweekender kan indgå som en del af ferieafholdelsen, idet ferielovens almindelige bestemmelser om ferieafvikling respekteres.

4.5.2 Piloten skal, medmindre piloten frivilligt ønsker at arbejde disse dage, have planlagt fridage enten:

iii. den 24. og 25. december, eller

iv. den 31. december og 1. januar,

4.6 *Check-in, check-out og transport*

4.6.1 Dette punkt 4.6 finder anvendelse i følgende situationer:

i. check-in og check-out forekommer i samme kalenderdøgn, samt

ii. ved sidste check-out på sidste dag i slingen/arbejdsperioden

4.6.2 Såfremt en pilots planlagte check-out på hjemmebase, i de i punkt 4.6.1 angivne situationer, er placeret på et tidspunkt, hvor offentlig transport reelt ikke er tilgængelig, skal piloten tilbydes enten,

i. rest facilities eller

ii. taxi maks beløb DKK 1.500

Rest facilities skal benyttes, i det omfang sådanne er til rådighed.

Parterne vil, i forbindelse med konkret opstart af Short-haul produktion, drøfte behovet for at punkt 4.6.2 tillige finder anvendelse ved check-in på tidspunkter, hvor offentlig transport reelt ikke er tilgængelig.

4.7 *Omdisponering*

4.7.1 En udgivet roster kan ikke ændres vedrørende check-in på første dag eller check-out på sidste dag i arbejdsperioden, medmindre dette aftales med piloten. Dette gælder dog ikke ved uforudsete hændelser på hjemrejsedagen.

4.7.2 MACT kan dog uden aftale med piloten fremrykke check-in med op til 3 timer og udskyde check-out med op til 4 timer i forhold til den udgivne roster.

4.7.3 Omdisponering inden for en udgivet roster skal, medmindre kortere varsel aftales med piloten, varsles med:

i. mindst 24 timer før effektivering på hjemmebase

ii. mindst 12 timer før effektivering på udebase

4.8 *Forsinkelser*

4.8.1 Ved forsinkelser eller afvigelser, der medfører arbejde på en fridag, ydes kompensation svarende til én fridagsbetaling, og resten af den berørte fridag bevares.

- 4.9 *Tilkaldetjeneste/standby*
- 4.9.1 Afhængigt af driftsmønsteret, og med mindre andet er aftalt, kan piloten være underlagt tilkaldetjeneste/standby tjeneste. Der opereres med to (2) typer af tilkaldetjeneste/standby tjeneste:
- i. SB75 (75 minutters udkaldstid)
 - ii. SB240 (240 minutter (4 timers) udkaldstid)
- MACT tildeler standby-type ud fra de aktuelle produktions- og driftsbehov. Airport Standby må ikke planlægges i udgivet roster.
- 4.9.2 Når en pilot kaldes på arbejde under tilkaldetjeneste/standby-tjeneste, skal check-in ske så hurtigt som muligt og under normale trafik- og vejrforhold inden for følgende tidsfrister:
- i. SB75: Check-in skal finde sted senest 75 minutter efter udkald
 - ii. SB240: Check-in skal finde sted senest 240 minutter (4 timer) efter udkald.
- Tidsfristen regnes fra udkaldets start, medmindre et senere tidspunkt angives af MACT.
- 4.9.3 Piloten skal senest have planlagt check-out på hjemmebase kl. 16:00 LT før planlagt ferie.
- 4.10 *Long-haul-flyvning for Short-haul piloter*
- 4.10.1 En pilot ansat i Short-haul segmentet er forpligtet til at udføre Long-haul-flyvninger under short-haul tjenestereglerne i dette punkt 4. Piloten er ikke berettiget til kompensation herfor.
- 4.10.2 MACT kan midlertidigt – i en periode på op til 6 måneder – overflytte en pilot ansat i Short-haul segmentet til at udføre tjeneste i Long-haul segmentet i henhold til tjenestereglerne i punkt 3. En sådan midlertidig overflytning skal varsles med en (1) måneds varsel. Piloten bevarer sin hidtidige aflønning og kompenseres herfor med et månedligt løntillæg på kr. 5.000 for styrmænd og kr. 10.000 for kaptajner.
- 5 Ferie**
- 5.1.1 Piloter er berettiget til ferie i overensstemmelse med ferieloven. Ansatte optjener 2,08 dages ferie pr. måned, svarende til fem (5) ugers ferie pr. år. Fem (5) sammenhængende feriedage svarer til en (1) uges ferie. Friweekender, der ligger efter en fuld ferieuge, anses for beskyttet på samme måde som feriedage efter ferieloven.
- 6 Løn m.v.**
- 6.1 *Grundløn*
- 6.1.1 Piloters månedlige grundløn fastsættes i overensstemmelse med følgende løntabel:

Løntrin	Grundløn (DKK)
Trin 1	40.800
Trin 2	43.860
Trin 3	45.900
Trin 4	47.940
Trin 5	49.980
Trin 6	54.060
Trin 7	56.100
Trin 8	58.140
Trin 9	60.180
Trin 10	64.260
Trin 11	66.300
Trin 12	68.340
Trin 13	70.380
Trin 14	74.460
Trin 15	78.540
Trin 16	80.580
Trin 17	82.620
Trin 18	84.660
Trin 19	86.700
Trin 20	88.740

6.1.2 Nyansatte indplaceres i løntabellen på trin 1, dog således at

- i. Piloter der er ansat til Short-haul Wide-body segment indplaceres på trin 3
- ii. Piloter der er ansat til Long-haul Wide-body segment indplaceres på trin 5
- iii. Piloter der er ansat som kaptajner til Short-haul Narrow-body segment indplaceres på trin 6
- iv. Piloter der er ansat som kaptajner til Short-haul Wide-body segment eller kaptajner til Long-haul Wide-body segment indplaceres på trin 8

Tilsvarende gælder ved udnævnelser af allerede ansatte piloter, dog således at piloten bevarer sit aktuelle løntrin, hvis dette ligger over minimumstrinnet for dette segment.

6.1.3 Fra den 1. januar 2029 reguleres grundlønnen i hvert løntrin årligt. Reguleringen svarer til den procentvise regulering i henhold til Maersks standard lønreguleringsmetode for det kommende år.

6.1.4 Piloter rykker til det næste løntrin hvert år den 1. januar (første gang 1. januar 2027), dog således at:

- i. Piloter der er ansat til Short-haul Narrow-body segment fastfryses på trin 12;
- ii. Piloter der er ansat til Short-haul Wide-body segment fastfryses på trin 14; og
- iii. Piloter der er ansat til Long-haul Wide-body segment fastfryses på trin 16, indtil de udnævnes til kaptajner,

Såfremt en pilot forbliver fastfrosset på samme trin som følge af denne bestemmelse, optjenes dog fortsat lønanciennitet i forbindelse med eventuelt senere segmentskift.

6.1.5 Alle ansættelser besluttet af MACT på grundlag af kandidaternes kvalifikationer.

6.2 *Overgang til nye løntrin*

6.2.1 I forbindelse med overgangen til nye løntrin indplaceres eksisterende piloter på de nye løntrin efter principperne i punkt 6.1.2, dog således at ingen pilot oplever en lønnedgang.

6.2.2 Indplacering på nye løntrin sker på baggrund af lønnen den 1. marts 2026, og piloterne vil i 2026 ekstraordinært rykke til det næste løntrin på deres anciennitetsdato. Herefter vil overgang til nyt løntrin ske i henhold til punkt 6.1.4.

6.2.3 Indplaceringen på nyt løntrin sker med virkning fra 1. marts 2026, og MACT vil hurtigst muligt herefter implementere lønændringen, således at der i forbindelse med implementeringen vil ske en efterregulering af eventuelt løntilgodehavende for perioden fra 1. marts 2026 frem til implementeringen.

6.3 *Kaptajntillæg*

6.3.1 En kaptajn er berettiget til et fast månedligt tillæg, der er afhængigt af ansættelsessegment. Kaptajntillægget udgør pr. 1. marts 2026:

- i. Short-haul Narrow-body segment: DKK 15.000 pr. måned.
- ii. Short-haul Wide-body segment: DKK 20.000 pr. måned.
- iii. Long-haul Wide-body segment: DKK 25.000 pr. måned.

6.3.2 Ved ansættelse eller udnævnelse til kaptajn angives hvilket segment kaptajntillæg piloten er berettiget til.

6.3.3 Kaptajntillægget reguleres ikke i overenskomstperioden

6.3.4 Kaptajntillægget er inkluderet i de pensionsgivende lønde.

- 6.4 *Pension*
- 6.4.1 Piloter er omfattet af den obligatoriske pensionsordning, der er oprettet af MACT. MACTs pensionsbidrag udgør 12% af de pensionsgivende lønde, og pilotens eget bidrag udgør 5% af de pensionsgivende lønde.
- 6.4.2 Piloterne er omfattet af en forsikring mod tab af certifikat (loss of license), der betales af MACT.
- 6.4.3 De pensionsgivende lønde omfatter grundløn og kaptajnstillæg.
- 7 Instruktører**
- 7.1 *Anvendelsesområde*
- 7.1.1 Dette punkt 7 omfatter piloter ansat i MACT, der varetager instruktør-, trænings- eller kontrolfunktioner, herunder men ikke begrænset til Ground Instruction (TKI), CRM-undervisning (CRM-I), Line Flying Supervision (LFS), Line Check (LCC), simulatortræning (TRI) samt simulator checks (OPC/LPC) udført som TRE.
- 7.1.2 Instruktørfunktionen fremgår af et individuelt kontraktillæg for den enkelte pilot. Vilkår og honorering reguleres udelukkende af dette punkt 7.
- 7.1.3 Instruktørstillingen kan opsiges af MACT med et varsel på minimum tre (3) måneder.
- 7.2 *Variabel honorering pr. funktion*
- 7.2.1 For udførelse af instruktør- og kontrolopgaver ydes følgende variable honorering:
- i. Ground Instructor (TKI): DKK 2.200 pr. dag.
 - ii. CRM Instructor (CRM-I): DKK 2.200 pr. dag
 - iii. Line Flying Supervisor (LFS): DKK 2.300 pr. dag
 - iv. Line Check Captain (LCC): DKK 2.300 pr. dag
 - v. Simulator Training Instructor (TRI): DKK 2.800 pr. simulator session pr. dag
 - vi. Simulator session (OPC/LPC) udført af TRE: DKK 3.000 pr. simulator session pr. dag
- 7.2.2 Honorering ydes for hver faktisk gennemført instruktør- eller kontrolaktivitet. Ved over 7 timers simulatortjeneste kan der betales for to sessioner.
- 7.2.3 Den variable honorering udbetales pr. dag uafhængig af eventuel deltidsansættelse.
- 7.2.4 Denne variable honorering reguleres ikke i overenskomstperioden.
- 7.3 *Fast månedligt instruktørtillæg*
- 7.3.1 Alle piloter med aktiv instruktørfunktion modtager et fast månedligt instruktørtillæg på DKK 2.500.

- 7.3.2 Det fast månedlige instruktørtillæg reguleres ikke i overenskomstperioden.
- 7.4 *Midlertidig suspendering og tab af medical*
- 7.4.1 Midlertidigt tab af medical medfører ikke i sig selv ophør af instruktørfunktionen eller instruktørtillægget.
- 7.5 *Kompetencevedligeholdelse og opgradering*
- 7.5.1 MACT er ansvarlig for, at instruktører tilbydes og kan gennemføre den nødvendige kompetencevedligeholdelse, herunder recurrent training, standardiseringsaktiviteter og myndighedskrævede kurser, for at kunne opretholde deres instruktørfunktion.
- Såfremt MACT ønsker at opgradere eller udvide en pilots instruktørfunktion (herunder overgang til yderligere instruktør- eller examinerroller), skal dette ske i dialog med piloten, og på vilkår, der er i overensstemmelse med dette punkt 7.
- 7.6 *Arbejdstilrettelæggelse (simulator)*
- 7.6.1 Det skal tilstræbes, at simulatorinstruktører ikke planlægges til mere end fem (5) på hinanden følgende dage med simulator sessions.
- 7.6.2 Planlægningen skal ske under hensyntagen til træthed, instruktørens faglige kvalitet, flight safety samt arbejdsmiljø.
- 7.7 *Internetforbindelse*
- 7.7.1 MACT stiller internetforbindelse til rådighed på instruktørens bopæl.
- 8 Samarbejdsorganisation**
- 8.1 *Tillidsrepræsentant*
- 8.1.1 Piloterne er berettiget til at vælge følgende antal tillidsrepræsentanter:
- To (2) tillidsrepræsentanter, når mere end ti (10) piloter er omfattet af Overenskomsten;
 - Tre (3) tillidsrepræsentanter, når mere end 100 piloter er omfattet af Overenskomsten;
 - Fire (4) tillidsrepræsentanter, når mere end 200 piloter er omfattet af Overenskomsten; og
 - Fem (5) tillidsrepræsentanter, når mere end 250 piloter er omfattet af Overenskomsten.
- Tillidsrepræsentanten/Tillidsrepræsentanterne vælges blandt Dansk Metals medlemmer.
- 8.1.2 Det er tillidsrepræsentantens – såvel som ledelsens – pligt at gøre sit bedste for at vedligeholde og fremme et roligt og godt samarbejde i virksomheden.
- 8.1.3 Enhver opsigelse af en tillidsrepræsentant skal være begrundet i tvingende omstændigheder, og ledelsen skal give den pågældende et opsigelsesvarsel på seks (6)

måneder. Hvis opsigelsen er begrundet i arbejdsmangel, finder forpligtelsen til at give et varsel på seks (6) måneder dog ikke anvendelse. I sådanne tilfælde skal opsigelsesvarslet gives i overensstemmelse med funktionærloven.

8.1.4 Hvis en opsigelse ikke er begrundet i tvingende omstændigheder eller arbejdsmangel, er tillidsrepræsentanten afhængig af omstændighederne berettiget til en godtgørelse på op til tre (3) måneders løn, inklusive pension, ud over en eventuel godtgørelse, som tillidsrepræsentanten kan være berettiget til i henhold til præceptiv lov.

8.1.5 MACT stiller internetforbindelse til rådighed på tillidsrepræsentantens bopæl.

8.2 *Samarbejdsudvalg*

8.2.1 Piloterne kan anmode om oprettelse af et samarbejdsudvalg under henvisning til Samarbejdsaftalen mellem FH og DA, hvis betingelserne herfor er opfyldt.

8.3 *MACTPU*

8.3.1 Metal Luftfart har, for medlemmerne af Metal Luftfart, oprettet Maersk Air Crew & Training Company Pilot Union ("MACTPU") som en faglig personaleforening i regi af MACT.

8.3.2 Højst fem (5) medlemmer af MACTPUs bestyrelse er berettiget til 8 fridage med løn hvert år for at udføre arbejde for den faglige personaleforening. Endvidere har de fem (5) bestyrelsesmedlemmer i fællesskab ret til 1/2 fridag med løn pr. år for hver FTE-pilot (Full Time Equivalent), der er ansat af MACT, dog højst 50 dage om året – disse fridage fordeles mellem medlemmerne af bestyrelsen. Det samlede antal fridage med løn kan således højst udgøre 90 dage om året i alt.

9 **Virksomhedsoverdragelse, fusion, og grandfather rights**

9.1 *Anvendelsesområde*

9.1.1 Denne bestemmelse finder anvendelse ved enhver form for overdragelse af aktiver og/eller aktiviteter omfattet af lov om lønmodtageres retstilling ved virksomhedsoverdragelse ("Virksomhedsoverdragelsesloven"), herunder i forbindelse med virksomhedsoverdragelse, spaltning og fusion. Piloter, der på overdragelsesdatoen er ansat i MACT, udgør den pilotgruppe, der er omfattet af den i dette punkt 9 fastlagte særlige beskyttelse, her benævnt "grandfather rights".

9.1.2 I forbindelse med joint venture eller anden strukturel ændring, hvor Maersk Air Cargo direkte afgiver bestemmende indflydelse, herunder ved erhvervelse eller afståelse af 51 % eller mere af kapital eller stemmerettigheder, vil overenskomsten fortsætte uændret indtil denne ophører, jf. punkt 11 (Overenskomstens varighed).

9.1.3 Dette punkt 9 finder anvendelse i forbindelse med virksomhedsoverdragelser som gennemføres inden 1. marts 2030, hvorefter bestemmelsen falder bort.

9.2 *Grandfather rights i forbindelse med afskedigelse og redundans*

9.2.1 I det omfang Virksomhedsoverdragelsesloven finder anvendelse, anses en afskedigelse grundet overdragelsen ikke for saglig, medmindre afskedigelsen skyldes økonomiske, tekniske eller organisatoriske årsager, der medfører beskæftigelsesmæssige ændringer.

Det bemærkes, at denne beskyttelse også gælder i forhold til væsentlige vilkårsændringer for den enkelte pilot.

- 9.2.2 MACT vil endvidere i forbindelse med forhandlingerne omkring overdragelsen bruge alle rimelige bestræbelser på:
- at sikre, at individuelle og kollektive rettigheder for Piloter omfattet af denne bestemmelse videreføres uændret i en så lang periode som muligt efter overdragelsen,
 - at sikre, at piloter omfattet af denne bestemmelse ikke forholdsmæssigt rammes hårdere end piloter fra andre deltagende selskaber, såfremt der måtte ske afskedigelser (redundancies), degraderinger eller andre væsentlige vilkårsændringer grundet økonomiske, tekniske eller organisatoriske årsager, og
 - at sikre, at eventuelle afskedigelser (redundancies), degraderinger eller andre væsentlige vilkårsændringer for Piloter omfattet af denne bestemmelse alene sker efter forudgående forhandling med MACTPU.
- 9.2.3 I det omfang der inden for en periode på 24 måneder efter en overdragelse måtte ske afskedigelser (redundancies), degraderinger eller andre væsentlige vilkårsændringer som ikke accepteres af piloten, og dette ikke er rimelig begrundet i pilotens forhold, er piloter omfattet af denne bestemmelse berettiget til en særlig fratrædelsesgodtgørelse på 3 måneders grundløn med tillæg. Denne særlige fratrædelsesgodtgørelse betales i tillæg til pilotens rettigheder efter lovgivning og kollektive overenskomst
- 9.3 *Senioritet og integration*
- 9.3.1 Såfremt der efter en overdragelse omfattet af Virksomhedsoverdragelsesloven etableres fælles eller integrerede pilotlister som følge af overdragelsen, vil MACT i forbindelse med forhandlingerne om overdragelsen bruge alle rimelige bestræbelser på at sikre, dels at en integrationsmodel ikke fører til forringelse af eksisterende rettigheder, herunder command, progression, flytype eller base, dels at ingen piloter omfattet af denne aftale stilles ringere i forhold til senioritet end tilsvarende piloter fra det eller de øvrige selskaber, der indgår i overdragelsen.
- 9.4 *Piloter på orlov og genansættelsesgaranti*
- 9.4.1 Piloter, der på overdragelsestidspunktet er på orlov, herunder aftalt, tvungen eller lovbestemt orlov, anses for omfattet af overdragelsen i det omfang det følger af Virksomhedsoverdragelsesloven. Piloter, der er fratrådt som følge af tab af medical certificate, men som er omfattet af den særskilt aftalte genansættelsesret er ikke omfattet af de her aftalte grandfather rights.
- 9.4.2 MACT vil i forbindelse med forhandlingerne omkring overdragelsen bruge alle rimelige bestræbelser på at sikre, at piloter, der på gennemførelsestidspunktet er omfattet af en aftalt eller overenskomstmæssig genansættelsesgaranti, opnår en tilsvarende rettighed efter overdragelsen.

9.4.3 Orlov, medical status eller genansættelsesgaranti kan ikke anvendes som kriterium for udvælgelse, frasortering, rangændring eller begrænsning af rettigheder efter nærværende bestemmelse.

9.5 *Forhandlingspligt*

9.5.1 Enhver ændring af piloternes ansættelsesvilkår som følge af en overdragelse forudsætter forudgående forhandling med MACTPU.

10 Regler for behandling af faglig strid

10.1.1 Hovedaftalen mellem FH og DA finder anvendelse, og behandling af faglig strid skal ske i overensstemmelse med Normen.

11 Overenskomstens varighed

11.1.1 Denne Overenskomst træder i kraft den 1. marts 2026 og er gældende indtil den opsiges af en af parterne med tre (3) måneders varsel til den anden part i overensstemmelse med reglerne i Hovedaftalen mellem FH og DA til ophør den 1. marts, dog tidligst den 1. marts 2030.

12 Organisationsgodkendelse

12.1.1 For Metal Luftfarts vedkommende underskrives nærværende overenskomst med forbehold for Dansk Metals Forretningsudvalgs godkendelse.

12.1.2 For MACT's vedkommende underskrives nærværende overenskomst med forbehold for Dansk Arbejdsgiverforening's godkendelse.

Dato: _____

Dato: _____

For Maersk Air Crew
& Training Company A/S:

For MACTPU:

Jesper Svendsen
CEO, Maersk Air Crewing and Training

Thomas Munk

Mette Christensen
Chairman of the Board of Directors,
Maersk Air Crewing and Training

Henrik Hitz

For Metal Luftfart

Henrik Thyregod
Næstformand
Metal Luftfart