ARBEIDSRETTEN

Ferie – plassering av ekstraferie for piloter over 60 år
Spørsmålet i saken var om piloter over 60 år i SAS selv har rett til å bestemme tidspunktet for avvikling av ekstraferie etter ferieloven, eller om Pilotavtalen § 8 innebærer at denne retten er avtalt bort. Flertallet kom til at Pilotavtalen § 8 utgjør en avtale om «noe annet» etter ferieloven § 6 nr. 1 andre ledd. Avtalen inneholder detaljerte regler om ferie, inkludert antall dager, plassering av ferie og fritid, rotasjonssystemer og «bidding»-ordninger, og måtte som sådan anses som en helhetlig regulering av ferieordningen for piloter i SAS som pilotforeningene har vært med og forhandlet frem. Retten til seks ekstra feriedager for arbeidstakere over 60 år ble innført i ferieloven i1976 som et sosialpolitisk tiltak for å lette arbeidsbelastningen for eldre arbeidstakere. I lys av forarbeidene forsto Arbeidsretten særreglene i ferieloven for arbeidstakere som er 60 år eller eldre slik at det er de ekstra feriedagene som er det sentrale virkemiddelet for å oppfylle formålet med reglene, mens retten til å velge når feriedagene skal tas ut, må kunne avpasses av hensyn til virksomhetens drift og de øvrige arbeidstakerne i virksomheten gjennom avtale. Dissens 5-2.

Dom 20. oktober 2025 i
sak nr. 25/5, AR-2025-13:
Landsorganisasjonen i Norge (advokat Imran Haider) Partshjelper: Parat (advokat Christen Horn Johannessen og rettslig medhjelper advokat Marianne Helene W. Jansen)
mot
1 Næringslivets Hovedorganisasjon 2. Scandinavia Airlines System Denmark Norway Sweden (advokat Torunn Margrethe Hardeland og rettslig medhjelper advokat Elisabeth Dolva Sandøy)

Dommere: Tron Løkken Sundet, Eli Mette Jarbo, Alexander S. Skjønberg, Jan Olav Andersen, Margrethe Husebø, Anne Bondevik, Bjørn Johan Hope.

(1) Saken gjelder om piloter i SAS som har fylt eller fyller 60 år i ferieåret har rett til selv å velge når de skal avvikle 6 dager ekstraferie («peke på uka»).

(2) Overenskomst nr. 541 (Pilotavtalen) er inngått mellom Næringslivets Hovedorganisasjon (NHO) og Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden (SAS) på den ene siden og Landsorganisasjonen i Norge (LO) og Norsk Flygerforbund/Norske SAS-Piloters forening (NF/NSF) på den andre siden. I § 8 har

Pilotavtalen bestemmelser om ferie. Spørsmålet i saken er om § 8 gjør unntak fra retten som arbeidstakere over 60 år har etter ferieloven til selv å bestemme tiden for avvikling av ekstraferie. Retten til å bestemme tidspunktet for ekstraferie reguleres av ferieloven § 6 nr. 1 andre ledd som lyder:

> Arbeidstaker over 60 år bestemmer selv tiden for avvikling av ekstraferien, med mindre annet er avtalt. Ekstraferien kan tas samlet eller med en eller flere dager om gangen.

(3) Etter § 6 nr. 2 andre ledd skal arbeidsgiver varsles minst to uker før avvikling av ekstraferie. Reglene i § 6 kan fravikes ved tariffavtale eller annen avtale, jf. § 6 nr. 4.

(4) **Ferieordningen i SAS**

(5) Pilotavtalen § 8 har omfattende og detaljerte regler om ferie, herunder om antallet ferie- og fridager for ulike kategorier av piloter, om hvordan ferie- og fritiden skal plasseres og regler om adgangen til å påvirke plasseringen. Pilotene er inndelt i «Fast gruppe» som jobber etter et fast arbeidstidsmønster, og «Variabel gruppe» som tildeles arbeids- og friperioder med 14 dagers varsel. Bestemmelsen inneholder en oversikt over antallet feriedager for ulike stillingskategorier og stillingsbrøker. Fast gruppe har 34 feriedager per år i 100% stilling, mens variabel gruppe har 42 feriedager per år i 100% stilling. Variabel gruppe har i tillegg 8 ekstra fridager per år som håndteres som feriedager.

(6) I sommerferieperioden (1. juni til 31. august) har pilotene rett til å avvikle minst 21 ferie-/fridager i sammenheng. Sommerferien er inndelt i 9 eller 10 perioder, avhengig av hvilken flytype som flys. En andel av pilotene inngår i fast rotasjonsordning der periodene roterer mellom pilotene i løpet av 9 eller 10 år, jf. § 8 punkt 1. Det er særskilte regler ved bytte av stillingskategorier og flytype for å unngå at pilotene får mindre attraktive sommerferieperioder flere år på rad. Det er åpning for at pilotene kan bytte ferieperioder seg imellom. Også jule- og nyttårsfri går etter rotasjon, hvor pilotene er sikret 2 dager fri enten i forbindelse med julaften eller i forbindelse med nyttårsaften, eller fri både jul og nyttår.

(7) Den resterende ferien legges ut i vår- og høstperiodene for såkalt «bidding», dvs. at pilotene kan søke om bestemte ferie- eller fridager for disse periodene, to ganger per år. Fristen for å søke er september for våren og mai for høsten. Pilotene kan gis ulike prioriteter for rett til utlagte ferie- og fridager. SAS setter kvoter for tildeling, ut ifra behov og ressurssituasjon.

(8) Pilotavtalen § 8 punkt 2 inneholder følgende henvisning til ferieloven:

«Ferielovens bestemmelser vedrørende overføring av ferie og feriepenger er gjeldende.»

(9) Pilotavtalen har ingen henvisning til ferieloven § 6 tredje ledd eller annen omtale av særregler for piloter som har fylt 60 år, verken når det gjelder ekstra feriedager eller avtale om unntak fra arbeidstakers rett til å velge når ekstraferien skal benyttes.

(10) **Arbeidstidsordningen i SAS**

(11) Arbeidstid for flygende personell bygger på et felleseuropeisk regelverk, jf. forordning 965/2012 (EU OPS). Flygende personell er i det vesentlige unntatt fra arbeidstidsbestemmelsene i arbeidsmiljøloven kapittel 10.

(12) Pilotavtalen § 5 regulerer tjenesteperioder, planlegging/skedulering og arbeidstid. Bestemmelsen har detaljerte regler om arbeids- og hviletid og fritid og om maksimal tjenestegjøring per uke og per år. Det maksimale antallet tjenestegjøringsdager er 184 for pilot i 100% stilling. Det er også regler om standby-tjeneste og såkalt blanke dager, om plassering og bidding av fridager, salg av fridager og frikjøp fra tjeneste, omdisponering mm.

(13) Det utarbeides en såkalt «roster», dvs. en arbeidsplan som inneholder oversikt over alle aktiviteter per måned. Rosteren publiseres og gjøres tilgjengelig for de ansatte senest den 16. i måneden før den skal gjelde. Det er liten adgang til å gjøre endringer i en roster som er publisert. Pilotenes fridager kan ikke flyttes på annet enn ved såkalt fridagskjøp eller i forbindelse med standby.

(14) **Kort om tariffhistorien**

(15) Pensjonsalderen for piloter i SAS var 60 år frem til 2012. Piloter som er 60 år eller eldre, har imidlertid flydd i SAS fra 2005, jf. Rt. 2011 side 609, da aldersgrensen for piloter i det internasjonale regelverket ble hevet til 65 år.

(16) Frem til 2015 hadde pilotene i SAS en felles skandinavisk tariffavtale underlagt svensk jurisdiksjon, kalt Gröna boken. Gröna boken inneholdt regler om ferie, i hovedsak i tråd med svensk ferieordning, med noen særregler for de enkelte landene. Avtalen hadde ingen egen regulering av ferie for piloter som var 60 år eller eldre, og heller ingen regel om plassering av ekstraferie for disse.

(17) I 2015 ble Gröna boken sagt opp til opphør, og det ble forhandlet og inngått nye tariffavtaler for hvert av landene, Norge, Sverige og Danmark. Ferieordningen i

Pilotavtalen er i store trekk en videreføring av den tidligere ordningen, men i en noe forenklet versjon.

(18) Bestemmelse om ferie ble først tatt inn som et bilag til Pilotavtalen, og fra 2016 som § 8 i avtalen.

(19) **Nærmere om tvisten**

(20) I 2018 ble spørsmålet om regulering av ferie for pilotene som var 60 år eller eldre tatt opp mellom partene. Det gjaldt både antall feriedager og retten til å plassere feriedagene. Arbeidstakersiden hevdet at Pilotavtalens feriebestemmelser ikke hadde reguleringer for denne gruppen, mens SAS mente at avtalebestemmelsen sikret at de samme ferierettighetene gjaldt for alle i SAS. I tvisteprotokoll mellom SAS og NSF og SAS Norge Flygerforening (SNF) 10. april 2018 fremkommer følgende:

> «Parten har over tid diskutert en rekke problemstillinger knyttet til ferieavtalen. Partene er i prinsippet enige om å basere opptjening (ferie/feriepenger) i henhold til et «svensk» system.
>
> …
>
> Ekstra ferie for 60+, samt rett til å «peke på» ifb utlegg av den ekstra uken.:
>
> Foreningene hevder at eksisterende ferieavtale ikke har regulert ferie for 60+. De mener videre at 60+ har krav på 1 uke lengre ferie enn det øvrige grupper har tariffestet. Foreningene mener videre at ferielovens bestemmelser om å «kunne peke på» utlegg av sin ekstrauke ikke er avtalt vekk.
>
> SAS hevder at eksisterende feriebilag regulerer rett til ferie for alle i selskapet. SAS mener videre at det ikke er slik at de over 60 år alltid skal ha en uke mer ferie enn det som er tariffestet for de øvrige gruppene. Feriebilaget sikrer etter selskapets syn alle over 60 år minimum ferie tilsvarende det som er regulert i ferieloven.
>
> Selskapet mener videre at reglene for feriefastsetting i tariffavtalen omfatter all fastsetting for pilotene.
>
> SAS påpekte også at det er svært mange år siden den første piloten i aktiv tjeneste passerte 60 år, og sa at feriebilaget er revidert en rekke ganger etter den tid. Selskapet mener derfor at partene har hatt mulighet for å se inn denne problemstillingen en rekke ganger, uten at man har funnet grunn til det. Praktiseringen til SAS har også vært konsistent.
>
> Partene kom ikke til enighet.»

(21) Ferie for piloter som er 60 år eller eldre var igjen tema i 2019. Tvisteprotokollen mellom NSF og SAS 18. november 2019 omhandlet antallet feriedager og hadde følgende ordlyd:

> «NSF tok opp ferielovens bestemmelser om 6 ekstra virkedager for ansatte over 60 år, og krever at SAS gjennomfører dette. NSF tok også forbehold om å rette opp denne historiske feilen.
>
> SAS har tidligere diskutert denne saken med pilotforeningene, og oppfatter at dette ikke lenger er noen tvist. SAS hevder videre at selskapet fullt ut tilfredsstiller ferielovens bestemmelser for piloter over 60 år. Dette ved at antallet virkedager tilfredsstilles av den ferieavtale som er etablert mellom partene.
>
> Partene kom ikke til enighet.»

(22) Problemstillingen ble forhandlet mellom NF/NSF og NHO Luftfart og SAS, og deretter mellom LO og NHO 3. februar 2020. Av tvisteprotokollen fra forhandlingene mellom LO og NHO, undertegnet 19. januar 2021, fremkommer:

«Partene forhandlet på bakgrunn av LOs brev av 18.12.2019, forbundsvis protokoll datert 02.12.2019 og lokal tvisteprotokoll av 18. november 2019.

Det ble avholdt tvistmøte den 3. februar hvor partene ble enige om at partene lokalt skulle konkretisere nærmere hva de lokalt er enig/enig om, og samtidig undersøke om det var mulig å komme frem til en løsning. Partene skulle komme tilbake til dette innen 1. mars. Koronasituasjonen har medført at denne saken har trukket ut i tid. Saken er ikke konkretisert ytterligere.

SAS har fremmet et forslag til løsning lokalt, som ikke er akseptert.

LO sitt syn:

Det vises til tidligere protokoller for partenes anførsler.

En fridag medfører gjerne uttak av opp mot 2 VA-dager i tidsregnskapet. De som er tildelt 42 VA-dager i overenskomsten har således i realiteten færre fridager enn det som følger av ferieloven.

Det er særlig tydelig at overenskomstens ferieordning ikke er i henhold til ferieloven for personer som har fylt 60 år og har krav på senioruke. Tilsvarende gjelder for gruppene som har tildelt færre enn 42 VA-dager.

NHOs syn.

NHO mener at bedriften ikke har opptrådt tariffstridig i saken. Det vises til tidligere protokoller og det som fremkommer der.

SAS kan være villige til å se på to alternativer for å imøtekomme NSF i denne tvistesaken:

Øke antall feriedager for FG som er over 60 år tilsvarende det NSF mener er tilfredsstillende i forhold til den aktuelle tvistesaken. Forutsetningen er at §8 oppfylles. Det vil si at en slik økning av feriedager motregnes i stillingsgraden slik at denne reduseres tilsvarende.

Selskapet kan også være villige til å gå tilbake til 42 feriedager også for FG. Da reduseres stillingsgraden fra 100% til 94,2%. Lik den løsningen danskene valgte i 2015 for å finansiere redusert antall arbeidsdager.»

(23) Da LO tok ut stevning i saken ble det etter anmodning fra retten gjennomført nye forhandlinger mellom LO og NHO. Tvisteprotokoll 25. mars 2025 lyder:

«Saken gjelder tvist knyttet til § 8 i Overenskomst for 2022-2027 mellom NHO/NHO

Luftfart/SAS på den ene siden og LO/NF/NSF på den andre siden.

Det vises til tidligere protokoller, sist protokoll mellom LO og NHO, signert 19.01.2021 fra LO, hvor spørsmål om ferie har vært forhandlet mellom partene.

LO anfører:

LO anfører at overenskomsten § 8 skal forstås slik at piloter som har fylt 60 år eller som fyller 60 år i ferieåret, har rett til å ta ut seks av feriedagene etter eget valg, jf. ferieloven § 5 nr 2 og § 6 nr 1 og «peke-på-uka».

Spørsmålet har tidligere vært forhandlet med NHO og NHO Luftfart, jf, protokoll signert 19.01.2021 fra LOs side og LOs forhandlingskrav av 18.12.2019, med vedlegg.

Ved stevning av 06.03.2025 har LO brakt et av tvistespørsmålene inn for Arbeidsretten. Nærværende protokoll er utferdiget etter anmodning fra retten om en aktuell forhandlingsprotokoll, jf. rettens brev av 07.03.2025 og LOs krav om forhandlingsmøte 18.03.2025.

LO har ikke brakt spørsmålet inn for Arbeidsretten tidligere pga fokus på tvister knyttet til nedbemanning i forbindelse med Covid-19 og uenigheter om hvorvidt SAS' etablering av ulike datterselskaper utgjorde omgåelse av inngåtte tarifforpliktelser. Det var også et vanskelig tariffoppgjør i 2022, og i etterkant har det også vært iverksatt restruktureringsprosess i SAS, jf. den såkalte Chapter 11-prosessen.

Lokale parter har de siste årene fortsatt å søke løsning på «peke-på-uka», uten å lykkes. Forespørslene fra medlemmene vedrørende «peke-på-uka» har over tid også blitt flere, særlig som følge av alderssammensetningen i selskapet.

LO har videre avventet eventuell løsning overfor YS/Parat. YS/Parat har tvistebehandlet det aktuelle spørsmålet og tatt ut stevning for Arbeidsretten i samråd med LO/Flygerforbundet.

NHO og NHO Luftfart anfører:

NHO og NHO Luftfart viser til at SAS har regulert ferie for piloter i tariffavtalen § 8. Reglene om ferie i tariffavtalen omfatter all fastsetting av ferie for piloter, inkludert de over 60 år. Det har vært en konsistent praktisering av disse reglene, og feriebestemmelsene i tariffavtalen er i tillegg revidert etter at saken først kom opp.

Det har gått lang tid fra den lokale protokollen ble signert den 10.04.18 hvor "peke på retten" var et tema. Tvisten som ble tatt videre av NF/LO gjelder ikke "peke på" retten, men antall feriedager for piloter over 60 år. Sistnevnte ble tvistet i lokal protokoll den 18.11.19, i sentral protokoll med NHO Luftfart og NF den 02.12.19 og sentralt med NHO og LO, undertegnet av LO den 19.01.21.

Det har gått lang tid fra protokollen av 10.04.18 hvor tvistetemaet som stevningen omfatter ble tvistet og til det nå tas opp igjen. NHO og NHO Luftfart mener at LO burde tatt opp tematikken tidligere dersom dette var noe de ønsket å forfølge videre, det er passivt å vente i 7 år før dette tas opp igjen. I tillegg er det svært mange år siden den første piloten i aktiv tjeneste passerte 60 år og LO har hatt anledning til å se på denne problemstillingen en rekke ganger uten å ha funnet grunn til å ta opp dette.

NHO oppfattet at LO valgte å ikke forfølge saken videre, siden den ikke har vært tatt opp med NHO Luftfart og NHO etter at det lokale tvistemøtet ble avholdt.»

(24) I den samme perioden har partene lokalt forsøkt å finne frem til løsninger, men uten å lykkes. I denne prosessen er det særlig adgangen til å bestemme når ekstraferien kan tas ut som har vært diskutert. Som eksempel kan vises til e-post fra SAS til NSF datert 18. april 2024, hvor det blant annet uttales:

«Som avtalt kommer vi tilbake med SAS' forslag til løsning for håndtering av ferieplassering for piloter 60+. Forslaget har ikke store materielle endringer fra det som er foreslått tidligere, men inneholder en tydeliggjøring av at medarbeiderne tilbys anledning til å peke på to (2) ukers sammenhengende ferie i høst- eller vårferieperioden.»

Vi vil også benytte anledningen til å gjenta selskapets bekymring om hvordan utvidede ferierettigheter for medarbeidere 60 + vil slå ut på planlegging og ferieavvikling for medarbeidere under 60 år.

SAS' justerte forslag er:

Medarbeidere som faller innenfor 60+ reglene i ferieloven haren mulighet til å selv bestemme plasseringen av et antall tariffavtalefestede feriedager tilsvarende 1 uke eller 2 sammenhengende uker i VG, og 7 til 2 block i FG (ikke mer eller mindre).

Perioden kan være frittstående 1 uke eller 2 uker i høst eller vårferieperioden. Dersom man velger 2 uker må disse være sammenhengende. Beskjed om ønske om plasseringen av denne uken/uker må være gitt til Planning iht fastsatte frister for feriebidding for vår- og høstferie. Dersom medarbeideren ønsker «peke på»-uken i høstferieperioden må medarbeideren gi beskjed til selskapet i forbindelse med vårferie-bidding. Dette for å sikre den enkelte nødvendig feriekvote til høstbiddingen. Den konkrete uken kan spesifiseres ved høstferie-biddingen.

Ferieperioder som avvikles i faste rotasjoner holdes utenfor denne rettigheten, herunder hovedferieperioden og jule- og nyttårsperioden. Det samme gjelder for påskeferieuken.

Øvre grense for antall piloter som kan ha ferie i en hvilken som helst periode vil som i dag bestemmes av SAS og vil være regulert gjennom kvoter. Hvis kvotene ikke er tilstrekkelige til å innvilge alle ønskene fra 60+ piloter i en gitt periode vil ønskene innvilges iht ansiennitet. Kvotene kan ikke overskrides.

For piloter som inngår i ferieberegningen på tvers av basene, f. eks DA vil den totale ferie kvote for denne gruppen deles opp mellom basene.

Dvs at f. eks SKN DA piloter vil få en egen feriekvote som vil være en del av den totale ferie kvote på DA. 60+ SKN piloter vil da ikke kunne overskride SKN kvote og vil dermed ikke påvirke SKS og SKD

piloters muligheter for attraktiv ferie, tross alder under 60 år, kun SKN piloter under 60 år påvirkes negativt.
Ovenstående gjelder ikke for utlegg av ferie for piloter der ferie inngår som en fast del av arbeidsmønsteret.»

(25) Ifølge forklaring fra leder for Crew System Support and Analysis i SAS har man kommet til en ordning med kabinpersonalet, som har eksistert i tre år, men uten at partene har inngått en formell avtale. Ordningen er i grove trekk slik at ansatte som er 60 år eller eldre får ønske ferieplassering først i den såkalte «biddingen» vår og høst.

(26) LO tok ut stevning for Arbeidsretten 6. mars 2025. Tilsvar ble inngitt 25. april 2025. Parat tok ut stevning for Arbeidsretten samme dato, om de samme tvistespørsmålene. Den saken er foreløpig ikke berammet. Parat erklærte partshjelp til støtte for LO 18. august 2025. Hovedforhandling ble gjennomført 16. og 17. september 2025. Tre partsrepresentanter og seks vitner avga forklaring.

(27) **Partenes påstandsgrunnlag og påstander**

(28) *Landsorganisasjonen i Norge* har i korte trekk anført:

(29) Pilotavtalen har ingen reguleringer for piloter over 60 år. Det er ikke grunnlag for å forstå henvisningen til ferieloven i avtalen § 8 punkt 2 som en uttømmende regulering av Pilotavtalens forhold til ferieloven. Avtalen er ikke en helhetlig regulering av ferie og må derfor suppleres av ferieloven.

(30) Ferie for piloter over 60 år har ikke vært et tema mellom tariffpartene, heller ikke da den felles skandinaviske tariffavtalen var gjeldende overenskomst. Arbeidsgiver har forsømt seg når spørsmålet ikke ble tatt opp etter at aldersgrensen og pensjonsalder for pilotene ble økt.

(31) Pilotavtalen § 8 utgjør ikke et avtalt unntak fra retten arbeidstaker har etter ferieloven § 6 til å bestemme over tidspunktet for ekstraferie. Ferieloven § 6 nr. 1 andre ledd gjør unntak fra styringsretten som arbeidsgiver ellers har når det gjelder plassering av ferie. En avtale som fraviker dette til skade for arbeidstaker må inngås tydelig, særskilt og skriftlig. Pilotavtalen er ingen slik avtale. I saken her, når partene verken har tenkt på, drøftet eller skrevet noe om ekstraferie og plassering av feriedagene, er det ingen avtalt begrensning av arbeidstakers bestemmelsesrett.

(32) Arbeidsrettens praksis knyttet til arbeidsgivers styringsrett viser at det også ved klar ordlyd, kreves andre holdepunkter av vekt til støtte for at arbeidsgiver har gitt avkall

på styringsrett. Det samme må gjelde når det er spørsmål om avvik fra rettigheter som lovgiver har lagt til arbeidstaker.

(33) Formålet med ekstraferien og bestemmelsesretten taler for at Pilotavtalen ikke griper inn i arbeidstakernes rettigheter. Ferieloven §§ 5 og 6 gir arbeidstakere over 60 år to ulike rettigheter: ekstraferie tilsvarende 6 virkedager og retten til selv å bestemme tiden for ferie. Retten til selv å plassere ekstraferie er i seg selv et gode for den ansatte. Ekstraferien skal fylle sosialpolitiske mål, som vil bli vanskelig å oppfylle hvis arbeidsgiver fritt skulle få bestemme plasseringen av ekstraferien.

(34) Tariffpraksis gir ikke grunnlag for å begrense retten til å bestemme plasseringen av ekstraferie.

(35) Lokalt har arbeidstakersiden tatt opp spørsmålet om ekstraferie og plassering av ferien jevnlig, gjennom flere år. SAS har forsøkt å komme arbeidstakersiden i møte, men uten at partene har kommet til enighet. Det hadde vært unødvendig for arbeidsgiver å diskutere dette hvis det allerede gjaldt unntak fra ferieloven.

(36) Det vil ikke føre til vesentlige utfordringer for SAS om pilotene over 60 år fikk rett til å plassere ekstraferien. Det vil kunne løses ved bruk av piloter på standby eller ved omdisponeringer, slik man gjør ved sykdom og innmelding av «not fit for flight». Partene kunne ha inngått avtale om plassering av ekstraferien, men det ville i tilfelle forutsatt en motytelse.

(37) Det er ikke grunnlag for å hevde at arbeidstakersiden har utvist passivitet. Etter at tallet på piloter over 60 år økte, er spørsmålet blitt tatt opp jevnlig. Det har vært et vedvarende tvistetema.

(38) Det er nedlagt slik endret påstand:

> «Overenskomsten § 8 fratar ikke piloter som har fylt 60 år eller som fyller 60 år i ferieåret, retten til å ta ut seks av feriedagene etter eget valg, jf. ferieloven § 5 nr. 2 og § 6 nr. 1.»

(39) Partshjelper *Parat* slutter seg til saksøkers anførsler og påstand.

(40) *Næringslivets Hovedorganisasjon* og *Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden* har i korte trekk anført:

(41) Pilotavtalen har en uttømmende regulering av ferie- og fritidsordningen for alle SAS-pilotene, også for piloter over 60 år. Pilotavtalen § 8 åpner ikke for at disse pilotene med rett til 6 dager ekstraferie kan bestemme når ekstraferien skal tas ut. Partene har gjennom bestemmelsene i Pilotavtalen fraveket ferieloven.

(42) Verken ferielovens ordlyd eller forarbeider oppstiller et klarhetskrav eller et krav om at det må formuleres et eksplisitt unntak for å fravike § 6 nr. 1 andre ledd.

(43) Pilotavtalen § 8 inneholder en detaljert regulering av pilotenes ferie og fritid. Detaljeringen gjelder i særlig grad hvordan ferie og fritid skal plasseres og i hvilken utstrekning og til hvilke tidspunkt pilotene selv kan påvirke plasseringen. Avtalen gir bedre ferie- og fritidsrettigheter enn minstekravet som følger av ferieloven, både når det gjelder antallet ferie- og fritidsdager og når det gjelder muligheten til å påvirke plasseringen av deler av ferie- og fritiden. Avtalen tilfredsstiller derfor lovens vilkår om at partene har avtalt noe annet.

(44) Pilotavtalen nevner eksplisitt hvilke bestemmelser i ferieloven som er gjort til en del av avtalen: overføring av ferie og feriepenger. Når avtalen på denne måten nevner de deler av ferieloven som skal være gjeldende, tilsier også dette at Pilotavtalen § 8 innebærer et unntak fra de delene av ferieloven som ikke er nevnt, og som kan fravikes ved avtale.

(45) Ferie- og fritidsbestemmelsene har vært forhandlet ved flere anledninger uten at rettigheter for piloter over 60 år har vært tatt opp. Det er mange år siden de første pilotene i aktiv tjeneste passerte 60 år, og partene har hatt flere muligheter til å se på problemstillingene for denne gruppen. Det underbygger at det har vært en felles forståelse av at ferierettighetene er uttømmende regulert i Pilotavtalen.

(46) Pilotavtalens regulering av arbeidstid må ses i sammenheng med reguleringen av ferie- og fritidsordningen. Regelverket bygger på og er tilpasset det felleseuropeiske regelverket. Hele systemet ville måtte endres hvis saksøker skulle få gjennomslag for sitt syn. Det ville også fått store konsekvenser for SAS og for andre piloter som ikke er omfattet av retten til å plassere feriedager.

(47) Praksis i SAS har vært konsistent i mange år og tilsier at Pilotavtalen er en uttømmende regulering av ferierettighetene. Saksøker må uansett anses å ha akseptert denne praksisen gjennom passivitet.

(48) Det er nedlagt slik påstand:

«Næringslivets Hovedorganisasjon og Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden frifinnes.»

(49) **Arbeidsrettens merknader**

(50) Arbeidstakere over 60 år har etter ferieloven § 6 nr. 1 andre ledd rett til å bestemme tiden for avvikling av 6 virkedager ekstraferie. Dette gjelder likevel ikke hvis noe annet er avtalt. Spørsmålet for Arbeidsretten er om Pilotavtalen § 8 må tolkes slik at den begrenser arbeidstakerens rett til å bestemme over tiden for avvikling av disse feriedagene. Om antallet feriedager som gis i SAS er tilstrekkelig til å oppfylle ferielovens krav for arbeidstakere som er 60 år eller eldre, er ikke en del av tvisten for Arbeidsretten.

(51) LO og partshjelperen Parat har anført at en avtale som skal begrense eller gjøre unntak fra arbeidstakeres rett etter ferieloven § 6 nr. 1 andre ledd må oppfylle et klarhetskrav. Arbeidsretten vil som et utgangspunkt for tolkningen først knytte noen kommentarer til rettigheten som følger av ferieloven § 6 nr. 1 andre ledd.

(52) Retten til 6 virkedager ekstraferie for arbeidstakere som var 60 år eller eldre kom inn i ferieloven av 1947 (LOV-1947-11-14-3) ved en lovendring i 1976. Bakgrunnen for at antall feriedager ble økt, var et ønske om å lette arbeidsbelastningen for eldre arbeidstakere. I proposisjonen ble det fremhevet at effekten av utvidelsen i noen grad ville være avhengig av utformingen av ordningen, og at det beste for arbeidstakerne ville være om man fikk en mest mulig fleksibel ordning ved at den enkelte skulle kunne ta ut ekstraferien etter eget ønske. Samtidig ble det understreket at den praktiske gjennomføringen ikke måtte medføre for store ulemper for bedriftene, jf. Ot.prp.nr. 42 (1975-76) side 5 og 6.

(53) Retten til ekstraferie ble tatt inn i ferieloven § 3. Bestemmelser om plassering av ekstraferien fulgte av § 4 tredje ledd. Innledningsvis i § 4 tredje ledd het det at spørsmålet om plassering av ferie burde avtales i tariffavtale eller annen avtale, for, som presisert i forarbeidene, å understreke at det også måtte tas hensyn til bedriftenes behov. Bestemmelsen lød slik:

> «Spørsmålet om når ekstraferie for arbeidstakere over 60 år skal tas, bør reguleres gjennom tariffavtale eller annen avtale mellom arbeidstaker og arbeidsgiver. Dersom ikke slik avtale er inngått, bestemmer arbeidstakeren når ekstraferien skal tas. Ekstraferien kan oppdeles ned til en feriefridag om gangen, dersom ikke annet er avtalt. Om ikke annet er avtalt, skal arbeidstakeren underrette arbeidsgiveren om når ekstraferien skal tas senest 2 uker før ferien tar til.»

(54) I gjeldende ferielov (LOV-1988-04-29-21) ble bestemmelsen om plassering av ekstraferie tatt inn i § 6 nr. 1 andre ledd og fikk den ordlyden den har i dag. Departementet begrunnet endringen i ordlyden slik, jf. Ot.prp.nr.54 (1986-1987) Om lov om ferie side 10:

«Kommunal og arbeidsdepartementet vil peke på at særordningen for fastsetting av ekstraferie for arbeidstakere over 60 år synes å ha latt seg gjennomføre på en tilfredsstillende måte i praksis. Dette har nok ikke minst sammenheng med de avtaler som er inngått om avviklingen, og som gir arbeidsgiveren adgang til å motsette seg slik feriefastsettelse som skaper vesentlige vansker. I likhet med ferielovutvalget finner derfor departementet ikke grunn til å foreslå realitetsendringer i denne sammenheng. Den uforpliktende anbefaling i loven om at slike avtaler bør inngås, hører strengt tatt ikke hjemme i en lovtekst, og synes nå stort sett å ha utspilt sin rolle. Departementet foreslår derfor at den sløyfes. For å unngå at lovteksten gir et misvisende uttrykk for rettsstillingen til de mange arbeidstakere som er omfattet av de ovennevnte avtaler, har departementet formulert utkastet slik at arbeidstakeren bestemmer «med mindre annet er avtalt»».

(55) Bakgrunnen for lovendringen i 1976 var som nevnt et ønske om å lette arbeidsbyrden for arbeidstakere over 60 år, og for å oppnå det fikk denne gruppen ekstra feriedager. Retten til å bestemme når feriedagene skulle tas ut ble sett på som et viktig virkemiddel for å oppnå formålet med regelendringen. Samtidig var det klart at lovgiver også hadde hensynet til bedriftene for øyet, og at det var et ønske om at partene først og fremst skulle forsøke å inngå avtale om plassering av ferien. Da som nå kunne det skje ved tariffavtale eller annen avtale, og det gjaldt ikke ytterligere krav til avtalen. I lys av forarbeidene forstår Arbeidsretten særreglene i ferieloven for arbeidstakere som er 60 år eller eldre slik at det er de ekstra feriedagene som er det sentrale virkemiddelet for å oppfylle formålet med reglene, mens retten til å velge når feriedagene skal tas ut, må kunne avpasses av hensyn til virksomhetens drift og de øvrige arbeidstakerne i virksomheten gjennom avtale.

(56) Etter ferieloven § 6 nr. 1 andre ledd bestemmer arbeidstaker selv tiden for avvikling av ekstraferien, hvis ikke «annet er avtalt». Spørsmålet er om Pilotavtalen § 8 innebærer at noe annet er avtalt. Dette må bero på en alminnelig tolkning av tariffavtalen.

(57) Pilotavtalen § 8 har ingen særskilte regler for piloter som er 60 år eller eldre og ingen henvisning til ferielovens regler for disse arbeidstakerne. Bestemmelsen inneholder ikke en uttrykkelig avtale om plassering av ekstraferien for de eldste pilotene.

(58) Det er ingenting i tariffhistorien som tyder på at partene har diskutert eller vært oppmerksomme på problemstillinger knyttet til piloter som er 60 år eller eldre i tarifforhandlingene, jf. avsnitt 14 flg. foran. Partene er enige om at dette ikke har vært tema. Til en viss grad kan det forklares i lys av aldersgrensene for å kunne arbeide som pilot. Så lenge aldersgrensen og pensjonsalder for piloter var 60 år, var det naturlig at temaet ikke ble diskutert. På den andre siden har det vært piloter eldre enn 60 år i aktiv tjeneste i SAS fra 2005. Pensjonsalderen for piloter i SAS ble

hevet fra 60 til 65 år fra 2012. Ifølge tall fra SAS er i underkant av 30% av pilotene i Norge 60 år eller eldre. Blant kapteinene er ca. 40% 60 år eller eldre. Det tok lang tid fra det først var aktive piloter over 60 år til tolkningsspørsmålet ble reist.

(59) Den særlige og sammensatte reguleringen av arbeidstid, ferie og fritid for flyvende personell taler mot at Pilotavtalen åpner for en ubetinget bestemmelsesrett for den ansatte når det gjelder ekstraferien. Bransjen er underlagt et internasjonalt regelverk, begrunnet i strenge sikkerhetskrav. Flyene må være tilgjengelige når passasjerene skal fly, samtidig som arbeidstakerne skal ha forsvarlige og gode arbeidsforhold, herunder å kunne avvikle årlig ferie. Disse forholdene krever en helhetlig og forutsigbar regulering av arbeidstid, ferie og fritid for flyvende personell.

(60) Pilotavtalen § 8 har omfattende og detaljerte regler om ferie, herunder om antallet ferie- og fridager for ulike kategorier av piloter, om hvordan ferie- og fritiden skal plasseres og regler om adgangen til å påvirke plasseringen, jf. foran i avsnitt 4 flg. Plasseringen av ferie og fritid følger delvis et rotasjonssystem og delvis et system hvor pilotene to ganger i året kan fremme ferieønsker. Denne ferien tildeles blant annet på grunnlag av ulike prioriteter som gis til pilotene og kvoter satt av SAS.

(61) Arbeidsrettens flertall, dommerne *Sundet, Jarbo, Skjønberg, Husebø og Hope*, er kommet til at Pilotavtalen § 8 på dette punktet må ses som en helhetlig regulering av ferie- og fritiden for pilotene, som pilotforeningene har vært med og forhandlet frem. Ferielovens bestemmelser er fraveket på flere områder, for eksempel når det gjelder plassering av ferie innenfor ferieåret, uten at det er særskilt vist til hvilke deler av ferieloven som det avvikes fra. Det er en naturlig slutning fra disse bestemmelsen at de fraviker ferieloven, selv om det ikke sies uttrykkelig. Det må legges til grunn at det samme gjelder retten til å plassere feriedager for piloter som er 60 år eller eldre. Pilotavtalen § 8 må anses som en avtale om «noe annet» i henhold til ferieloven § 6 nr. 1 andre ledd. Bestemmelsene i § 8 fratar pilotene retten til selv å plassere ekstraferien, men samtidig gir den pilotene innflytelse over plassering av den øvrige ferien, i større grad enn det som følger av ferieloven.

(62) Av Pilotavtalen § 8 punkt 2 følger at ferielovens bestemmelser om overføring av ferie og feriepenger gjelder for Pilotavtalen. Slik retten ser det, tyder denne henvisningen på at partene hadde forholdet til ferieloven med seg da de forhandlet frem Pilotavtalen i 2015. Samtidig kan ikke henvisningen nødvendigvis tas til inntekt for at øvrige deklaratoriske deler av ferieloven er avtalt bort, slik de saksøkte

anfører. I forklaringene fra parter og vitner er det ingen som husker annet enn at man tok inn denne presiseringen fordi man ønsket at bestemmelsene om overføring av ferie og feriepenger skulle gjelde. Retten legger til grunn at punkt 2 må forstås etter sin ordlyd, det vil si at den bestemmer hva som gjelder, og ikke hva som ikke gjelder.

(63) Flertallet har etter dette kommet til at NHO og SAS må frifinnes.

(64) Arbeidsrettens mindretall, dommerne *Andersen* og *Bondevik* har kommet til at saksøker må få medhold i påstanden og vil bemerke:

(65) Ferielovens bestemmelse om plassering av ekstraferie for ansatte over 60 år, jf. ferieloven § 6 nr. 1 andre ledd, er i en særstilling i loven. Både i forarbeidene og i lovteksten er det tydeliggjort at den ansatte selv råder over avvikling av disse dagene. Denne selvråderetten kan bare fravikes ved skriftlig avtale mellom partene, jf. ferieloven § 6 nr. 4 og § 3 første ledd.

(66) Mindretallets oppfatning er at dette må forstås slik at en avtale eksplisitt må tydeliggjøre at partene er enige om at bestemmelsen fravikes på punktet som gjelder den ansattes rett til selv å bestemme når ekstraferien skal avvikles. Mindretallet mener at dette ikke tydeliggjøres tilstrekkelig i Pilotavtalen § 8.

(67) Pilotavtalen § 8 har hatt tilnærmet samme ordlyd også før det var aktuelt for piloter å fortsette å fly etter fylte 60 år. Det er derfor rimelig å legge til grunn at partene, da avtalen ble inngått og avtaleteksten utformet, ikke hadde noe behov for å fravike ferieloven på det punktet. Mindretallet finner det derfor lite sannsynlig at en avtale om fravikelse var hensikten på dette tidspunktet.

(68) Avtaleteksten har ikke blitt endret for å tydeliggjøre en enighet om fravikelse på tidspunktet det ble aktuelt for piloter å jobbe ut over fylte 60 år, og det er derfor etter mindretallets syn heller ikke sannsynliggjort at partene har vært enige om en slik fortolkning som SAS legger til grunn.

(69) Dommen er avsagt med slik dissens som fremgår foran.

SLUTNING

Næringslivets Hovedorganisasjon og Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden frifinnes.