



ARBEIDSRETTE

Ferie – plassering av ekstraferie for arbeidstakere over 60 år

Spørsmålet i saken var om piloter over 60 år i SAS har bestemmelsesrett over tidspunktet for avvikling av ekstraferie etter ferieloven, eller om ekstraferien følger reglene i Pilotavtalen § 8. Arbeidsretten kom til at Pilotavtalen § 8 er en avtale om «noe annet» etter ferieloven § 6 nr. 1 andre ledd. Paragraf 8 har detaljerte regler om ferie, inkludert antall dager, plassering av ferie og fritid, rotasjonssystemer for ferieavviklingen og «bidding»-ordninger. Dette var en samlet regulering av ferieordningen for piloter i SAS. Merknader om betydningen av Arbeidsrettens avgjørelse om forståelsen av en parallell tariffavtale. Dissens 5-2.

Dom 25. mars 2026 i

sak nr. 25/6, AR-2026-8

Arbeidstakerorganisasjonen Parat (advokat Christen Horn Johannessen. Rettslig

medhjelper: Advokat Marianne Helene Willett Jansen). Partshjelper: Norsk

Flygerforbund (advokat Iuliana Pedersen)

mot

1. Næringslivets Hovedorganisasjon og 2. Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden (Advokat Elisabeth Dolva Sandøy).

Dommere: Tron Løkken Sundet, Hanne Inger Bjurstrøm, Johan Kr. Øydegard, Jarl Yngve Glent, Bent Ove Hanasand, Stein Johansen og Anne Lise Aukner.

- (1) Spørsmålet i saken er om Pilotavtalen § 8 begrenser retten som arbeidstakere over 60 år har etter ferieloven § 6 nr. 1 andre ledd til å bestemme over plasseringen av ekstraferie.
- (2) Partene er bundet av overenskomst mellom YS/Parat/SAS Norge Flygerforening (SNF) og NHO/NHO Luftfart/ Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden (SAS), heretter omtalt som Pilotavtalen. SAS er også bundet av en likelydende pilotavtale med LO/Norsk Flygerforbund/Norske SAS-Piloters forening (NF/NSF).
- (3) Pilotavtalen § 8 har bestemmelser om ferie. De sentrale delene av bestemmelsen lyder:

«§ 8 Ferie

Dette bilaget gjelder inntil partene eventuelt blir enige om å overgå til LO/NHO sitt standard feriebilag.

Ferie for pilot i 100 % stilling (VG+ FG 5/3/ 5/4) utgjør 42 kalenderdager per år. ...

Punkt 1 Sommerferieperiode

Sommerferieperioden (1. juni - 31. august) deles for short haul piloter inn i 9 perioder (rotasjoner), og 10* perioder for double aisle piloter iht. oversikten under:

Periode	Dato
91	1.-18 juni
92	10-27. juni
93	19. juni-6. juli
94	28. juni-15. juli
95	7.-24. juli
96	16. juli-2. august
97	27. juli-13. august
98	5.-22. august
99	14.-31. august
00	Ingen VA*

*Gjelder kun for piloter på double aisle. Pilot som har periode 00, dvs ingen sommerferie, får 50 % kompensasjon for de dager som ikke avholdes. Piloter i periode 00 får muligheten til på forhånd selv å plassere en lengre sammenhengende ferie i perioden 1. september - 31. mai. I respektive perioder (høstferie, jul/nyttår, vinter, og påskeferie) begrenses dog innvilgelse av denne type ferie slik at maksimalt 25 % av pilotene kan plassere sin ferie i disse perioder.

Ferien vil i løpet av en 10 års periode normalt rotere iht. følgende mønster for LH: 91-95-98-93-00-96-92-97-99-94-91.

For SH gjelder følgende rotasjonsordning: 91, 94, 98, 96, 92, 97, 93, 99, 95.

I forbindelse med endring i stillingskategori, vil nøkkelen kunne fravikes. Det gis anledning til innbyrdes privat bytte av ferieperiode i samråd med selskapet. I slike tilfeller beholdes opprinnelig plass i systemet.

Det skal sikres at piloten ikke planlegges i ferie gruppe 91/92 eller 98/99 i to eller flere påfølgende år.

Likeledes sikres det at piloten ved bytte mellom longhaul og shorthaul v.s., ikke planlegges i uattraktive ferie grupper to år på rad, eksempelvis skal piloten ikke planlegges i ferie gruppe 91, etterfulgt av feriegruppe 00 påfølgende år.

Om dette av ressursmessige årsaker ikke går å oppfylle skal berørt pilot kontaktes for sammen å finne frem til en løsning.

Punkt 2 Ferieloven

Ferielovens bestemmelser vedrørende overføring av ferie og feriepenger er gjeldende.

Punkt 3 VA-dager variabel gruppe (VG)

Følgende gjelder for utlegg av VA dager i 100 % stilling VG:

Sommerferie - minst 21 sammenhengende ferie/fritidsdager bestående av minimum 3 fridager og 18 feriedager.

Piloten kan selv bestemme om fridagene skal legges før eller etter VA. Deadline for en slik request er senest 10 dager før normal deadline for requests, og kan medføre at fridagene legges utenfor sommerferieperioden. Hvis piloten selv ikke bestemmer plassering av fridagene, kan SAS plassere fridagene der det passer best ift produksjonen, dog innenfor sommerferieperioden (01. juni-31august).

Fridager (F-dager) umiddelbart forut for VA regnes som feriedager med hensyn til Ferieloven, slik at eventuelt varsel om sykdom senest dagen før ferien tar til, anses gitt til selskapet siste arbeidsdag før ferie.

Annen ferie (Høst-/vinter-/påskeferie), hvis 7 dager eller mer legges ut med 2 F + minimum 7 VA. Fridagene legges føre VA.

Ved sommerferie i direkte anslutning til annen ferie tilkommer motsvarende fridager.

Planlagt tjenestegjøring skal ikke avsluttes (check-out) senere enn kl 19:00 før sommerferieperioden (dagen før oppstart av 21 dager fritid).

Planlagt oppstart av tjenestegjøring (check-in) før kl. 06:00 etter avviklet ferie overstigende 6 dager.

Prioriteringen for de piloter som omfattes av ordningen med sommerferiefordeling etter en fast nøkkel er:

1. Piloter med sommerferieperiode 91,92,98 eller 99 (i h.t. nøkkel) skal så vidt mulig gis prioritet på ferie under høst eller vår.
2. Piloter med sommerferie i periode 91,92,98 eller 99 som får innvilget søknad om endring til god sommerferieperiode ved tildelingen taper sin prioritet ved utlegging av høst, vinter eller vår ferie som nevnt over. Endring av ferie etter publisering endrer ikke pilotens prioritet.

Punkt 4 VA-dager fast gruppe (FG)

Følgende gjelder for utlegg av VA dager i 100 % stilling FG:

For piloter i FG gjelder enkelte eller sammenhengende moduler. Dersom tilbakeværende feriedager er for få til å fylle en modul/block, kan utfyllning skje gjennom uttak av feriedager fra kommende ferieår. Høyst fem feriedager kan på denne måte tas ut i forkant.

Ved schedulering av FG i moduler skal ferie alltid påbegynnes første produksjonsdag i en block, og det kan dermed medføre at opp til 6 dager kan falle utenfor hovedferieperioden.

Punkt 5 Utflytt av ferie

Intensjonen med disse regler er å sikre tilførsel av produksjonskraft i perioden mai - september, med særskilt fokus på perioden juni - august.

Dersom selskapet ønsker å flytte ferien ut av sommerferieperioden og piloten aksepterer dette tilkommer følgende:

Piloten kan velge mellom alternativ A og B beskrevet under.

A. Utflytt av ferie med økonomisk kompensasjon

Pilot, som på frivillig basis ønsker å flytte ferie fra perioden juni-august inneholdende minimum 9 feriedager (kalenderdager), kompenseres med 4,44 % av aktuell månedslønn pr utflyttet feriedag dersom ønsket innvilges av SAS.

...

Utflyttet ferie kan biddes i forbindelse med tildeling av ferie utenfor "attraktive" perioder (september, høstferie, jul/nyttår, vinterferie, og påskeferie).

Kompensasjonen er basert på at piloten, i perioden hvor ferien flyttes fra, de facto har vært fullt ut tilgjengelig for tjenestegjøring.

B. Utflytt med kompensasjon i form av ekstra feriedager

Pilot, som på frivillig basis ønsker utflytt av ferie fra perioden juni-august inneholdende minimum 9 feriedager(kalenderdager), kompenseres med ekstra feriedager iht faktor 0,8, dersom ønsket innvilges av SAS.

...

Piloten tjenestegjør iht. de ordinære tjenestegjøringsregler i perioden der ferien opprinnelig var planlagt.

Bidding av utflytt av ferie skal skje senest 1 juli året før utflytt fra sommerferieperioden. Utflyttet ferie, og tilhørende kompensasjonsdager kan biddes samlet eller enkeltvis i samme ferieår, dog utenfor "attraktive" perioder. (september, høstferie, jul/nyttår, vinterferie, og påskeferie).

Dersom SAS godkjenner ønsket om utflytt av ferie informeres piloten senest den 1. september året før utflyttingen fra sommerferieperioden. Kompensasjonen er basert på at piloten, i perioden hvor ferien flyttes fra, de facto har vært fullt ut tilgjengelig for tjenestegjøring.

C. Innflytting av ferie til perioden juni-august

Pilot kan søke om utlegg av 9 ekstra sommerferiedager. Innvilges dette trekkes 9 feriedager av årskvoten. Dvs. at ekstra sommerferiedager belastes med faktor 2. eks. 9 ekstra dager = årskvoten reduseres med 18.

Punkt 6 - Uttak av VA-dager med kort varsel i released schedule (Gjelder ikke pilot i rotasjonsferieordning)

Uttak av enkeltstående VA-dager med kort varsel i released schedule. Pilot kan requeste en eller flere VA-dager. Disponering eller Crew Control kan godkjenne en slik request på bakgrunn av ressursituasjonen.

VA-dag legges på arbeidsdag (produksjon, PC/OPC e.l.). Ettersom antallet VA-dager er kalenderdager og hver arbeidsdag genererer F-dag så motsvarer arbeidsdager VA dager. Dvs at hver innvilget VA dag "koster" ytterligere VA dager iht følgende tabell:

1 schedulert arbeidsdag koster 2 VA dager

2 schedulerte arbeidsdager koster 3 VA dager

3 schedulerte arbeidsdager koster 5 VA dager

4 schedulerte arbeidsdager koster 7 VA dager

5 schedulerte arbeidsdager koster 9 VA dager

Dette skal dog ikke utløse ny F-dagsberegning for aktuell måned.

Punkt 7 - Rotasjonsferie for variabel gruppe

Maksimalt 30 % av pilotene har adgang til rotasjonsferie, beregnet iht tilgjengelige pilot FTE'er i den enkelte tjenestegjøringsgruppe. For at rotasjonsferie skal innføres i en tjenestegjøringsgruppe skal gruppen inneholde minimum 40 piloter

- Pilot som får bevilget rotasjonsferieordning har ikke rett til å tre ut av denne i en periode på 3 år, regnet fra ferieårets start.

- Planlagt tjenestegjøring skal ikke avsluttes (check-out) senere enn kl 19:00 før, og tjenestegjøring skal ikke starte (check-in) før kl. 06:00 etter minimum en av de rotasjoner som ligger i sommerferieperioden.

Punkt 8 - F7 dager for dobbelt aisle

Som kompensasjon for tjeneste som skal utføres på fritid* tildeles piloten 01 JAN fritid med åtte kalenderdager (F7) per kalenderår, som legges ut på samme måte som feriedager. F7 dager tildeles i forhold til respektive stillingsgrad. Beregningsgrunnlaget utgjøres av gjennomsnittlig stillingsgrad per kalenderår. For pilot i FG reduseres antallet F7-dager med 8 uansett stillingsgrad. ...»

(4) Særskilte bilag til Pilotavtalen har reguleringer av superfridager og jul- og nyttårsfri for piloter i variabel gruppe. Om jul- og nyttårsfri heter det:

«Pilot som tjenestegjør i hele eller deler av juleperioden, skal ha fri i nyttårsperioden samme år. I tillegg har piloten krav på fri i hele juleperioden påfølgende år.

Pilot som tjenestegjør i hele eller deler av nyttårsperioden, skal ha fri i juleperioden samme år. I tillegg har piloten krav på fri i hele nyttårsperioden påfølgende år.

Som juleperiode regnes 24. og 25. desember og som nyttårsperiode regnes 31. desember og 01. januar.

Jule-/nyttårsfri	Juleperiode		Nyttårsperiode	
	24. des	25. des	31. des	01. jan
Rotasjonsgruppe				
1	F	F	P	P
2	P	P	F	F

a) Med fri (F) i tabellen anses all form for fri, f.eks. VA, F7, LoA.

b) Ved bytte av tjenestegjøringsgruppe, kan bytte av rotasjon forekomme.

c) Pilot kan kun flyttes mellom gruppene hvis der oppstår ubalanse. Flytting skal skje i omvendt senioritetsrekkefølge.

d) Hvis pilot som er fraværende i over 92 dager og hvor fraværet faller på hele eller deler av jul/nyttårsperioden, kan pilotens gruppe endres.

e) En pilot kan frivillig velger å avstå fra fri etter sin rotasjonsgruppe ett år, men beholder sitt gruppetilhørsforhold påfølgende år.»

(5) **Twisteforløpet**

- (6) Spørsmålet om Pilotavtalen er et avtalt unntak fra retten til å bestemme over plasseringen av ekstraferien, ble første gang tatt opp av SNF og NSF i april 2018. I protokoll fra twisteforhandlinger 10. april 2018 uttales det:

«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.»

- (7) Parat tok deretter opp spørsmålet om forståelsen av Pilotavtalen i mai 2024. Twisteforhandlinger mellom SNF og SAS ble gjennomført 23. mai 2024. I protokollen er partenes anførsler gjengitt slik:

«SNF anførte: ...

Lovens utgangspunkt er altså at en pilot over 60 år har en rett til å "peke-på" en slik ekstraferie med mindre denne rettigheten kan anses avtalt bort. SNF mener at det i Pilotavtalen generelt, eller § 8 om ferie spesielt, ikke er avtalt noe unntak fra ferielovens "peke-på" rettighet.

SAS SK anførte: Bedriften mener 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.»

- (8) Tvisteforhandlinger mellom Parat og NHO Luftfart ble gjennomført 4. juli 2024, hvor partene sluttet seg til anførselene til de lokale partene.
- (9) Tvisteforhandlinger mellom YS og NHO ble gjennomført 21. november 2024. I protokollen heter det:

«YS anførte:

YS viste til protokoll fra 4. juli 2024 og den lokale protokollen fra 13. mars 2024. Hovedanførselen i disse protokollene var at arbeidstakersiden mener det ikke foreligger en avtale som gjør unntak fra retten til å "peke på" når ekstraferien skal avvikles, jf. ferieloven § 5 andre ledd, jf. § 6 første ledd andre avsnitt: (Hvem som bestemmer tiden for ferie) 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. Lovens utgangspunkt er altså at en pilot over 60 år har en rett til å "peke-på" en slik ekstraferie med mindre denne rettigheten kan anses avtalt bort. Verken Pilotavtalen generelt, eller § 8 om ferie spesielt, representerer avtalt unntak fra ferielovens "peke-på" rettighet. Videre viste YS til at pilotavtalens bestemmelser om ferie også reiser spørsmål om antallet feriedager for dem i fast gruppe oppfyller lovens krav om ekstra ferie for dem over 60 år. Konkret om antallet VA dager utgjør et tilstrekkelig antall feriedager, jf. LOs protokoll av 3. februar 2020. Selv om denne problemstillingen ikke eksplisitt har vært tatt opp i de to protokollene fra henholdsvis 13. mars og 4. juli 2024, fremkommer den både av LOs protokoll med NHO fra 3. februar 2020 og den inngår i lokal tvisteprotokoll av 18. november 2019 der SNF også var part.

NHO anførte:

NHO stiller seg bak synspunktet til SAS og NHO Luftfart, slik det fremkommer i protokoller av 23. mai. 2024 og 24. juli 2024. Spørsmålet om antall feriedager er ikke tidligere reist som et tvistespørsmål i denne saken og det ble heller ikke varslet i forkant av dette tvistemøte at dette var et tvistespørsmål. Det ble heller ikke fremlagt dokumentasjon som viser den konkrete problemstillingen. Dette spørsmålet avvises, og er ikke en del av denne tvisten.»

- (10) YS har i brev 18. februar 2025 overdratt søksmålsretten i tvisten til Parat.
- (11) Parat tok ut stevning for Arbeidsretten 6. mars 2025. Landsorganisasjonen i Norge tok samme dag ut stevning for Arbeidsretten i tvist om forståelsen av Pilotavtalens bestemmelser. Da søksmålet fra LO ble registrert først, ble saksforberedelsen lagt opp slik at det ble gjennomført hovedforhandling i denne tvisten før hovedforhandling i sak nr. 6/2025. Parat erklærte partshjelp til støtte for LO. Ved Arbeidsrettens dom 20. oktober 2025 (AR-2025-13) ble NHO/SAS frifunnet.

- (12) Saksforberedelsen har deretter fortsatt i sak nr. 6/2025, og partene har vurdert påstandsgrunnlagene i lys av Arbeidsrettens dom i sak nr. 5/2025.
- (13) Hovedforhandling ble gjennomført 6. mars 2026. Tre partsrepresentanter avga forklaring.
- (14) **Partenes påstandsgrunnlag og påstander**
- (15) *Arbeidstakerorganisasjonen Parat* og partshjelperen *Norsk Flygerforbund* har i korte trekk anført:
- (16) Ordlyd, tariffhistorikk og praksis gir ingen holdepunkter for at partene har avtalt unntak fra retten til å bestemme over plassering av ekstraferien.
- (17) Utgangspunktet for tolkningen av Pilotavtalen må tas i at arbeidstakere over 60 år har rett til å bestemme over plasseringen av ekstraferien. Loven krever at «annet er avtalt». Det må finnes et identifiserbart avtaleinnhold. En naturlig slutning fra sammenhengen e.l. i en avtale kan ikke erstatte fravær av konkrete reguleringer og holdepunkter i avtalen for hva som skal gjelde i stedet for lovens bestemmelser.
- (18) Spørsmålet er ikke om Pilotavtalen åpner for å utøve rettigheter etter ferieloven, men om partene i Pilotavtalen har avtalt bort disse rettighetene. Retten til å bestemme over plasseringen av ekstraferien er et viktig gode og må ses i sammenheng med reglene om helse, miljø og sikkerhet. Man må derfor være varsom med å innfortolke bortfall av lovfestede rettigheter.
- (19) Pilotavtalen har ingen bestemmelser om unntak fra ferieloven § 6 nr. 1 andre ledd. Partene er også enige om at dette ikke har vært tema i tariffforhandlingene. Det finnes derfor ingen felles forståelse om at piloter over 60 år har fraskrevet seg retten til å bestemme plassering av ekstraferien.
- (20) Reguleringen i Pilotavtalen må ses i sammenheng med at det finnes standardbestemmelser i tariffavtaler for å regulere forholdet til ferieloven. Avtalepraksis viser derfor at partene inntar uttrykkelige bestemmelser hvis det er meningen å fravike ferieloven. Partene i Pilotavtalen har ikke inntatt slike

bestemmelser. Det tilsier at avtalen ikke har noen regulering av retten til å bestemme over ekstraferien.

- (21) Arbeidsgivers tolkning griper inn i en rettighet pilotene har etter loven. Det må foreligge klare holdepunkter for å legge til grunn at det er avtalt en begrensning i rettigheten. Tolkningen gjør at ekstraferien inngår i systemet med «bidding» på ferietidspunkter, uten en individuell bestemmelsesrett. Det at pilotene har mer ferie enn det som følger av ferieloven, gjør ikke at bestemmelsesretten faller bort.
- (22) AR-2025-13 bygger på en uriktig tolkning av ferieloven. Det er ingen holdepunkter for at retten til å bestemme over plasseringen av ekstraferien er mindre viktig enn det å ha ekstra feriedager. Det er derfor tale om å gripe inn i en viktig rettighet, og det stiller krav til klare holdepunkter i tariffavtalen. Avgjørelsen bryter også med normene for tolkning av tariffavtaler, herunder klarhetskravet. Etter klarhetskravet er spørsmålet hvilken part som burde formulert seg klarere for å gjøre unntak fra lovens rettigheter i en situasjon når det ikke er noen holdepunkter for løsningen i avtalens ordlyd eller i det som finnes av opplysninger om forhandlingene mv. Det kan ikke stilles krav til holdepunkter for at lovens utgangspunkt skal gjelde. Det er arbeidsgiver som må ha risikoen for at man ikke har fått presisert i tariffavtalen i hvilken utstrekning pilotene ikke skal bestemme over plassering av ekstraferien.
- (23) Arbeidsretten har anvendt normen om helhetlig regulering i relasjon til fredsplikten som en avgjørende tolkningsnorm for retten til å bestemme over ekstraferien, og på det grunnlaget satt til side klarhetskravet. Dommen legger til grunn en partiell helhetlig regulering som bryter med begge parter forutsetninger, og gir en slagside i favør av arbeidsgiver. Avgjørelsen reiser også et grunnleggende spørsmål om hvordan en pilot ved å lese tariffavtalen skal kunne forstå at retten til å bestemme over plassering av ekstraferien ikke skal gjelde.
- (24) Det er nedlagt slik påstand:

«Pilotavtalen for SAS Norge Flygerforening (2022–2027) § 8 skal forstås slik at piloter som fyller 60 år i løpet av ferieåret, ikke har avtalt bort sin rett etter ferieloven § 6 til selv å bestemme når ekstraferien skal avvikles.»

- (25) *Næringslivets Hovedorganisasjon og Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden* har i korte trekk anført:
- (26) Etter ferieloven § 6 nr. 1 andre ledd har piloter over 60 år rett til å bestemme over plasseringen av ekstraferien med mindre annet er avtalt. Verken lovens ordlyd eller forarbeider gir grunnlag for å oppstille et klarhetskrav til avtalereguleringen. Det er tilstrekkelig at avtalen bestemmer noe annet enn det som følger av lovens fravikelige bestemmelser.
- (27) Pilotavtalens omfattende og detaljerte regulering av ferie og fritid må forstås slik at det ikke gjelder rett til å bestemme over plasseringen av ekstraferien i strid med det som følger av systemet i Pilotavtalen. Det har formodningen mot seg at partene gjennom en slik regulering skulle ha ment at en pilot med to ukers frist skal ha rett til å bestemme plassering av feriedager utenfor det systemet som er etablert gjennom Pilotavtalen.
- (28) Reguleringen i Pilotavtalen er nødvendig av hensyn til arbeidsplanene og selskapets drift. Hensynet til forutsigbarhet i besetning er viktig. SAS kan innvilge mye fri, men dette må planlegges. En bestemmelsesrett for piloter over 60 år øker risikoen for kanselleringer på grunn av manglende besetning, spesielt for langdistanseflyvninger. Driftsmodellen i SAS skiller seg klart fra driftsmodellen i Norwegian, hvor partene har avtalt hvordan en slik bestemmelsesrett skal være.
- (29) Den skandinaviske driftsmodellen i SAS betyr at SAS forhandler med foreninger i flere land, og taler for at reguleringen av ferierettighetene skal være lik så langt det er mulig. En bestemmelsesrett for norske piloter over 60 år vil kunne få negative virkninger for yngre piloter og piloter i andre land.
- (30) Det har tatt lang tid fra de første aktive pilotene var over 60 år med rettigheter etter ferieloven til tolkningsspørsmålet ble reist. Det har ikke vært praktisert noen rett for slike piloter til å bestemme over plasseringen av ekstraferien. Dette tilsier at tariffmotparten ikke har tolket tariffavtalen slik at den åpner for bestemmelsesrett etter ferieloven § 6 nr. 1.

(31) De saksøkte bør tilkjennes sakskostnader, jf. arbeidstvistloven § 58. Behovet for rettsavklaring har ikke gjort seg gjeldende etter at AR-2025-13 fastslo hva som var tariffreguleringen mellom LO og NHO/SAS. Avgjørelsen gjelder samme bevis, bevistema og tolkningsspørsmål for samme arbeidsgiver og samme arbeidstakergruppe. Søksmålet fra Parat reiste ingen nye rettslige spørsmål, og det er ikke fremlagt nye bevis eller påstandsgrunnlag. Hvis de saksøkte frifinnes, er det fordi vurderingen er den samme i den foreliggende saken som i AR-2025-13.

(32) Det er nedlagt slik påstand:

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

2. Næringslivets Hovedorganisasjon og Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden tilkjennes sakens kostnader.»

(33) **Arbeidsrettens merknader**

(34) Parat har krevd dom for at piloter som fyller 60 år i løpet av ferieåret, gjennom Pilotavtalen ikke har «avtalt bort» retten som slike arbeidstakere har etter ferieloven § 6 nr. 1 andre ledd til å bestemme når og hvor mye av den lovregulerte ekstraferien som skal avvikles. Tema for Arbeidsretten er ikke hva den enkelte piloten har avtalt, men om reguleringen tariffpartene har etablert gjennom Pilotavtalen, begrenser eller avskjærer den retten pilotene ellers ville hatt til å bestemme over ekstraferien etter reglene i ferieloven.

(35) Parat har anført at Arbeidsrettens tolkning av den parallelle Pilotavtalen mellom LO og NHO/SAS bygger på en uriktig tolkning av ferieloven og har fraveket reglene for tariffavtaletolkning som er utviklet i Arbeidsrettens praksis. Dette kan ikke føre frem.

(36) Ferieloven § 6 nr. 1 har regler om hvem som bestemmer plasseringen av ferie. Utgangspunktet er at tidspunktet for ferien fastsettes av arbeidsgiver i henhold til styringsretten, og innenfor de grenser som følger av ferieloven §§ 7–9 og eventuelle avtaler.

(37) Etter ferieloven § 5 nr. 2 har arbeidstaker som fyller 60 år i løpet av ferieåret, rett til ekstraferie på 6 virkedager. Begrunnelsen for denne ekstraferien er å

lette arbeidsbelastningen for eldre arbeidstakere, jf. Ot.prp. nr. 42 (1975-76) side 5–6. For å oppnå dette velferdsmessige målet var det ikke tilstrekkelig å øke antall feriedager. Lovgiver anså det også som viktig at den enkelte arbeidstakeren selv bestemte over plasseringen av denne ferien. Det ble derfor innført en rett for disse arbeidstakerne til å bestemme med 14 dagers varsel når og hvor mange dager vedkommende ønsket å ta ut av denne ekstraferien. I § 6 nr. 1 andre ledd heter det om retten til å bestemme når ekstraferien skal tas ut:

«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.»

- (38) Ferieloven kan som utgangspunkt ikke fravikes til skade for arbeidstaker, med mindre noe annet er bestemt i loven. Ufravikeligheten gjelder som utgangspunkt uansett om det skjer gjennom kollektiv eller individuell avtale.
- (39) Antallet feriedager kan ikke fravikes. Lovgiver var imidlertid klar over at plassering av ekstraferien kunne skape utfordringer for organisering av driften. Da ordningen med ekstraferie kom inn i ferieloven av 1947 ved en lovendring i 1976, ble det presisert at spørsmålet om plassering av ekstraferien burde reguleres i avtaler, men dersom en slik avtale ikke var inngått, var det arbeidstakeren som bestemte over plasseringen av ferien, jf. AR-2025-13 avsnitt 53. Bestemmelsen lød:

«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 feriefri dragsom 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.»

- (40) Loven hadde en anbefaling om at spørsmålet burde reguleres i avtaler, med en utfyllende regel dersom spørsmålet ikke var avtaleregulert.
- (41) I ferieloven av 1988 ble bestemmelsen omformulert, men dette var en rent lovteknisk endring, uten realitetsbetydning, jf. Ot.prp. nr. 54 (1986–87) side 57. Loven åpner derfor for avtaler som begrenser arbeidstakers rett til å bestemme over plasseringen av ekstraferien. Adgangen til å fravike § 6 nr. 1 andre ledd følger uttrykkelig av ordlyden i nr. 1, og følger i tillegg av § 6 nr. 4. Avtaler som

fraviker loven til skade for arbeidstaker, må inngås skriftlig, jf. § 3. Utover det oppstiller loven ikke nærmere krav til avtalereguleringen.

- (42) Verken ferieloven eller forarbeidene sier noe om utformingen av eller innholdet i avtaler som fraviker loven eller hvordan man skal tolke avtaler som begrenser retten til å bestemme over ferien. Lovens henvisning til at «annet er avtalt» gir ikke grunnlag for å oppstille krav til at avtalen uttrykkelig må erklære at en bestemmelse i ferieloven fravikes. Spørsmålet om noe annet er avtalt må derfor løses ved å anvende de regler som gjelder for tolkningen av den aktuelle avtaletypen. Tilfanget av momenter ved tolkningen og avveiningen av dem vil kunne være ulik alt ettersom det gjelder tolkning av generelle reguleringer i tariffavtaler hvor styrkeforholdet mellom partene er et annet enn når man skal tolke individuelle reguleringer i arbeidsavtaler. Hvorvidt Pilotavtalen § 8 begrenser retten til å bestemme over ekstraferien er derfor – slik Arbeidsretten også la til grunn i AR-2025-13 avsnitt 56 – et spørsmål om alminnelig tariffavtaletolkning.
- (43) Spørsmålet er etter dette om piloter over 60 år må melde inn ferie, inkludert ekstraferien, etter bestemmelsene og systemet i Pilotavtalen § 8 eller om de i henhold til reglene i ferieloven § 6 nr. 1 andre ledd med 14 dagers varsel kan kreve å avvikle ekstraferie samlet eller med én eller flere dager om gangen.
- (44) På bakgrunn av Parats anførsler om tariffavtaletolkningen, skal det innledningsvis bemerkes: Normene om tolkning av tariffavtaler følger av Arbeidsrettens praksis. Disse normene kan fremgå direkte av rettens begrunnelser, mens det i andre tilfeller bare fremgår indirekte gjennom rettens anvendelse av kildene til tolkningen. For den foreliggende saken er det hensiktsmessig å minne om enkelte grunnleggende utgangspunkter:
- (45) Hvis det ikke kan sannsynliggjøres at tariffpartene har en felles forståelse eller felles forutsetning, må man finne frem til den mest nærliggende forståelsen av avtalen ut fra tariffavtalens tekst og kontekst. Utgangspunktet for tariffavtaletolkningen må da tas ordlyden i de relevante bestemmelser, men denne må forstås i sammenhengen bestemmelsen inngår i. Hvis spørsmålet ikke er direkte eller uttrykkelig omtalt eller regulert i tariffbestemmelsene, må

det foretas en bredere vurdering for å avklare om det kan utledes en tariffrettslig regulering av spørsmålet, jf. eksempelvis ARD-2011-191 *Filmforbundet*. Spørsmålet må da løses på grunnlag tariffavtalens bestemmelser, forutsetningene for dem og praksis som knytter seg til dem, jf. eksempelvis ARD-1994-16 *Sosialhjelp*, ARD-1996-162 *Vaktliste* og ARD-2014-355 *Oslo havn*. Hvilke fortolkninger den enkelte tariffbundne arbeidstakeren eller arbeidsgiveren måtte gjøre utelukkende basert på ordlyden i avtalen, kan i seg selv ikke ha noen vekt ved tolkningen av en tariffavtale. Tariffavtaletolkningen bygger på et bredere og objektivt grunnlag.

- (46) Avgjørelser fra Arbeidsretten om tilsvarende tolkningsspørsmål må også tillegges vekt. En dom er som utgangspunkt direkte bindende for partene i saken og de berørte medlemmene. Men Arbeidsrettens avgjørelser må tillegges vekt hvis det senere er spørsmål om å tolke parallelle tariffbestemmelser. Under ellers like forhold må det kreves tungtveiende grunner hvis Arbeidsretten skal se bort fra tidligere avgjørelser om tilsvarende tariffbestemmelser. Slike grunner kan foreligge hvis det til den parallelle tariffavtalen gjelder særskilte forutsetninger eller det har skjedd endringer eller finnes bevis som tilsier en annen vurdering, jf. eksempelvis ARD-1985-120 *Mudbilag*, ARD-2008-56 *Regina*, ARD-2013-116 *Risavika* og ARD-2015-97 *Skattøra*. Dette illustreres også av avgjørelsene i ARD-2011-350, jf. ARD-2009-83, jf. ARD-2002-437 om overenskomster mellom LO og Norges Rederiforbund, og ARD-2011-361 som gjaldt den likelydende reguleringen i overenskomst mellom SAFE og Norges Rederiforbund. Praksis knyttet til arbeidstidsbilaget mellom LO–NHO gir også flere eksempler på at tolkningsavgjørelser tillegges vekt på tvers av tariffområder.
- (47) Dersom slutningen fra disse primære kildene ikke gir et entydig svar på hvilke tolkningsalternativ som skal velges, er det i rettspraksis utviklet visse retningslinjer for tolkningen, slik som den såkalte uklarhetsregelen. Denne går i korte trekk ut på at tariffavtalen tolkes mot den som var nærmest til å formulere avtalen slik at uklarheten ikke oppstod. I dette tilfellet betyr det at det er rom for å trekke inn uklarhetsregelen dersom det ut fra ordlyd, sammenheng og praksis er tvil om hvilket tolkningsalternativ som skal legges til grunn.

- (48) Reelle hensyn vil også kunne få betydning for hvilke krav som stilles for å kunne legge til grunn en bestemt tolkning. Dette kan føre til at det stilles krav til klarere holdepunkter i ordlyd, forhistorie mv. for å legge til grunn en tolkning som fører til et ekstraordinært resultat. Under enhver omstendighet vil slutningene fra ordlyden i en tariffbestemmelse avveies mot det som ellers er opplyst om avtalen, historikken, praktiseringen av avtalen osv.
- (49) Disse normene er anvendt i AR-2025-13. Ut fra den slutningen Arbeidsrettens flertall trakk fra ordlyden og sammenhengen i tariffavtalen, var det ikke nødvendig å se hen til uklarhetsregelen.
- (50) Parat har også vist til at Arbeidsretten med urette har anvendt presumsjonen om helhetlig regulering, og det anføres at dette ikke er en tolkningsnorm som kan sette til side uklarhetsregelen. Dette er en uriktig tolkning av domsgrunnene. Avsnittene 59, 61 og 62 viser at henvisningen til en helhetlig regulering ikke er anvendelse av en tolkningsregel, men en beskrivelse av hvilken slutning man trakk ut av Pilotavtalen § 8. Bruken av karakteristikken helhetlig regulering i omtalen av § 8 er derfor ikke uttrykk for en endret tilnærming til tariffavtaletolkningen.
- (51) Når det gjelder tolkningen av Parats tariffavtale, har Arbeidsretten delt seg i et flertall og et mindretall. Arbeidsrettens flertall, dommerne *Sundet*, *Bjurstrøm*, *Øydegard*, *Hanasand* og *Aukner* har kommet til at de saksøkte må frifinnes og vil bemerke:
- (52) Pilotavtalen § 8 har ingen særskilte, uttrykkelige bestemmelser om plassering av ferie for arbeidstakere over 60 år. På den andre siden har avtalen en utførlig og detaljert regulering av antallet ferie- og fridager for piloter og et system for fordeling og plassering av ferien, jf. avsnitt 3 foran. I AR-2025-13 avsnitt 5–7 er ferie- og fritidssystemet beskrevet slik:

«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.

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. ...

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 ressursituasjon.»

- (53) Tariffreguleringen av ferie må ses i sammenheng med arbeidstidsordningen og arbeidstidsplanleggingen i SAS, jf. AR-2025-13 avsnitt 12 og 13 hvor det heter:

«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.

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.»

- (54) Det er også opplyst at pilotene samlet sett har mer ferie og fritid enn det som følger av minstekravene i lovgivningen. Parat har heller ikke bestridt at pilotene har større innflytelse på plasseringen av den øvrige ferien enn det som følger av ferieloven, jf. AR-2025-13 avsnitt 61.

- (55) En slik tariffregulering og forutsetningene som den kan sies å være uttrykk for, taler med tyngde for at det ikke gjelder rett til å bestemme over fastsettelsen av ekstraferien på annen måte enn gjennom den tariffestede ordningen for bestemmelsesrett. Det sentrale i denne sammenhengen er ikke om en slik bestemmelsesrett gjør det umulig å organisere virksomheten, men om systemet partene har laget for arbeidstid, ferietid og fritid også omfatter ekstraferien, jf. AR-2025-13 avsnitt 59 og 60 hvor det uttales om Pilotavtalen mellom LO og NHO:

«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.

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.»

- (56) Praksis må også tillegges en viss vekt. Det er ikke dokumentert tilfeller hvor piloter over 60 år har utøvd bestemmelsesrett i henhold til ferieloven § 6 nr. 1 andre ledd. Det vil si at ferieavviklingen for piloter over 60 år i lengre tid har fulgt bestemmelsene i Pilotavtalen. Begge parter har vært kjent med endringen i alderssammensetningen i pilotgruppen. Ifølge tall er i underkant av 30 % av pilotene i Norge 60 år eller eldre, hvorav 40 % av kapteinene er over 60 år.
- (57) Et internt notat datert 16. september 2008 utarbeidet av Parat, viser at foreningen var klar over at piloter over 60 år fortsatte med flygninger, og at dette kunne være problematisk for tariffreguleringen. Bakgrunnen for notatet var at SNF skal ha ekskludert piloter som fortsatte med flygning etter fylte 60 år samtidig som de tok ut pensjon, fordi foreningen mente dette kunne utfordre forutsetningene for den pensjonsordningen foreningen hadde fremforhandlet med SAS. I en slik situasjon er det ikke grunnlag for å hevde at arbeidsgiver hadde størst foranledning til å ta opp problemstillingen om anvendelse av tariffavtalen for piloter over 60 år. Kravet om praktisering av bestemmelsesrett etter ferieloven ble først tatt opp 10 år senere. Praksis i denne perioden taler derfor for at avtalen må forstås slik at den forutsetter at bestemmelsesretten over ekstraferien etter ferieloven ikke gjelder ved siden av bestemmelsene i Pilotavtalen § 8.
- (58) Parat har vist til at partene har valgt å ikke innta den standardiserte reguleringen av retten til å bestemme over ekstraferien som anvendes i LO-NHO-området, og til reguleringen i overenskomsten for Norwegian. Eksempelet fra Norwegian viser hvordan utøvelsen av en slik rett må tilpasses den enkelte virksomheten. Om forholdet til den standardiserte reguleringen i LO-NHO-området, bemerkes at Pilotavtalen § 8 første avsnitt uttrykkelig presiserer at det er reguleringen i Pilotavtalen som gjelder inntil man eventuelt gjennomfører det standardiserte feriebilaget i LO-NHO-området. Pilotavtalen § 8 må da tolkes ut fra dens egne bestemmelser, de forutsetninger og den praksis den bygger på.

- (59) Mindretallet, dommerne *Glent* og *Johansen* er kommet til at Parat må gis medhold i sin påstand og vil bemerke:
- (60) Bestemmelsen i ferielovens § 6 nr.1, andre ledd gir arbeidstaker over 60 år rett til å bestemme når ekstraferie skal avvikles med den varslingsfrist som fremgår av § 6 nr. 2.
- (61) Mindretallet legger til grunn at ferieloven er en vernelov for arbeidstakerne. Retten til å fastsette når ekstraferien skal avvikles for arbeidstakere over 60 år representerer en innskrenkning i den styringsrett arbeidsgiveren ellers har etter ferieloven. Endring i eller bortfall av arbeidstakernes bestemmelsesrett på dette feltet må forutsette tydeliggjøring i avtaleverket mellom partene.
- (62) Lovens krav om at lovens hovedregel ikke kan fravikes «med mindre annet er avtalt» gir ikke veiledning om hvordan slik avtale skal utformes.
- (63) Mindretallet oppfatter bevisførselen slik at bortfall av arbeidstakernes bestemmelsesrett etter § 6 nr.1 andre ledd ikke er blitt tydeliggjort i Pilotavtalens § 8 eller i forutgående tarifforhandlinger mellom partene. Av bevisførselen fremgår at nærmere 30% av pilotene i Norge er over 60 år og 40% av disse er kapteiner. Dette utgjør en betydelig utvikling siden 2005 hvorfra piloter over 60 år har flydd i SAS. Det må tillegges vekt at i årene etter 2005 er tariffavtalen på dette området ikke blitt endret til tross for den meget omfattende regulering av arbeids- og fritid som er nedfelt i Pilotavtalen.
- (64) Det er ikke dokumentert at piloter over 60 år har utøvd bestemmelsesrett etter ferielovens § 6 nr. 1. Etter mindretallets syn kan ikke dette tas til inntekt for at Parat har akseptert Pilotavtalen på dette området som uttrykk for at «annet er avtalt».
- (65) Dersom Pilotavtalen § 8 skal være uttrykk for at «annet er avtalt» som innskrenkning av den bestemmelsesrett som arbeidstakere over 60 år har etter loven, er mindretallet av den oppfatning at SAS er den part som burde ha uttrykt seg tydeligere. Mindretallet mener at lovens krav om at «med mindre annet er avtalt» ikke er oppfylt.
- (66) De saksøkte har nedlagt påstand om sakskostnader.

- (67) Etter arbeidstvistloven § 58 første ledd skal det som hovedregel ikke tilkjennes kostnader i saker for Arbeidsretten. Når særlige grunner taler for det, kan retten tilkjenne sakskostnader til en part som har vunnet en sak.
- (68) Selv om det ikke er rettslig eller faktisk grunnlag for en annen forståelse av Pilotavtalen for Parat enn den som ble lagt til grunn i AR-2025-13, har saken blitt tilpasset at det foreligger en bindende avgjørelse om forståelsen av Pilotavtalen som gjelder for pilotene som er medlemmer av LO. Arbeidsretten har derfor kommet til at det ikke er tilstrekkelig grunn til å tilkjenne kostnader i dette tilfellet.
- (69) På denne bakgrunn må de saksøkte frifinnes.
- (70) Dommen er avsagt med slik dissens som fremgår foran.

SLUTNING

- 1. Næringslivets Hovedorganisasjon og Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden frifinnes.*
- 2. Sakskostnader tilkjennes ikke.*