



## ARBEIDSRETTEN

### DOM

---

**Avsagt:** 7. november 2016

**Saksnr.:** 04/2016

**Lnr.:** 30/2016

**Dommere:** Jakob Wahl  
Marit B. Frogner  
Liv Gjølstad  
Didrik Coucheron  
Terje Solberg  
Flemming Hansen  
Axel Thuve

**Saken gjelder:** Tvist om forståelse av protokoll om «Loss of Licence»

---

Arbeidstakerorganisasjonen Parat

Advokat Christen Horn Johannessen

**mot**

1. Næringslivets Hovedorganisasjon

Advokat Gerd Egde-Nissen

2. Scandinavian Airlines System  
Denmark-Norway-Sweden (SAS)

## DOM

- (1) Saken gjelder tvist om forståelsen av protokoll av 26. august 2013 om «Loss of Licence»-forsikring, og spørsmål om hvem som omfattes av ordningen.
- (2) **Sakens tariffrettslige ramme**
- (3) Tvisten er knyttet til protokoll om «Loss of Licence» inngått mellom Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden (SAS) og Scanor Flygerforening (SNF) 26. august 2013. Protokollen har blant annet slike bestemmelser:

«Protokoll mellom SAS og SNF vedrørende Loss of Licence

Tilstede fra SAS: Svein Henriksen

Tilstede fra SNF: Jan Levi Skogvang

Gardermoen 26. august 2013

Loss of Licence:

- Forsikringssummen for 2013 er fastsatt til 4.106.000 NOK.
- Forsikringssummen indekseres 1. januar årlig, første gang i 2014, i henhold til markedsstandard i respektive land. I NO: med samme prosentuelle endring som G.
- Forsikringssummen trappes opp fra ansettelsesår 1 til år 5 fra 0% til 100%. Nedtrappes fra 60 år til 65 år, der forsikringssummen ved alder 65 år er 0 kr. Både opp- og nedtrapping er lineær og justeres månedlig.
- Erstatningen til piloten baserer seg på de vilkår og den forsikringssum som gjelder ved første sykedag.

...

Betaling av eventuell skatt er pilotens ansvar. For øvrig ingen endring fra tidligere avtale med hensyn til opptak i LOL ordningen.

Hele LOL ordningen forsikres som tidligere av SAS og i et SAS valgt forsikringselskap.

For opptak i ordningen kreves det at den ansatte:

(a) har ansettelse i SAS som flykaptein eller flystyrmann,

(b) har gjennomgått kvalifisert flygerutdannelse (minst tilsvarende kravene til B+I sertifikat, for eksempel de skandinaviske lands flyvåpens flyskoler) og oppfyller de medisinske krav som i henhold til de enkelte skandinaviske myndigheters bestemmelser gjelder for oppnåelse, henholdsvis vedlikehold av trafikkflygersertifikat, og

(c) ikke tidligere har mottatt «loss of licence» utbetaling etter den tidligere ordning i kollektivavtalen.

Vilkåret i bokstav (c) gjelder ikke for pilot som før 1. april 2013 har mottatt «loss of licence» utbetaling og som deretter har hatt en periode uten eller med begrenset flysertifikat og som før 1. april 2013 deretter er blitt gjenansatt er nyansatt i SAS eller som blir gjenansatt i SAS etter 1. april 2013 i medhold av den tidligere to års regelen i kollektivavtalen punkt 6.1.4 annet avsnitt siste setning om rett til gjenansettelse i løpet av en periode på to år.

Pilotene omfattes av denne ordningen med virkning fra og med 1. april 2013.»

- (4) **Tariffhistorikk**
- (5) Fra 2007 og frem til 1. juli 2012 gjaldt kollektivavtalen mellom Næringslivets Hovedorganisasjon (NHO)/NHO Luftfart/SAS Scandinavian Airline Norge AS og

Yrkesorganisasjonenes sentralforbund (YS)/Parat/Scandinavian Norge Flygerforening (Scannor/SNF). Bilag B-1 hadde regler om pensjon og forsikring. Etter punkt 1.1 var pensjonsalderen 60 år. Punkt 5 og 6 hadde blant annet følgende bestemmelser:

#### «5. SYKDOM OG TAP AV SERTIFIKAT

##### 5.1 Gruppesykeforsikring.

...

##### 5.2 Sertifikattappensjon

ST-pensjon kommer til utbetaling dersom pilotens flysertifikat inndras i overensstemmelse med bestemmelsene for sivil luftfart BSL grunnet sykdom eller ulykkestilfelle som ikke gir rett til sykepenger eller uførepensjon som definert i pensjonsavtalen for SAS Norge AS. ...

ST-pensjon utbetales månedlig etterskuddsvis med 6 måneders flytende karens regnet fra den dato oppsigelsen fra SAS Norge AS begynner å løpe forutsatt at sykemelding ikke foreligger. Utbetalingen skjer så lenge sertifikatet er inndratt, dog lengst til og med den måneden piloten fyller 60 år.

...

SP-pensjon for pilot som ikke er sykemeldt eller mottar stønad som ufør, utgjør 65 % av beregningsgrunnlaget maksimert til et tak lik 18,86 G.

...

Pilot som oppebærer ST-pensjon ved fylte 60 år er garantert det forsikrede alderspensjonsnivået i overensstemmelse med pensjonsavtalen for SAS Norge AS. Inkludert i pensjonsnivået er ovennevnte fripolise.

...

I de tilfeller ST-pensjonist tilsettes i annen stilling innen SAS gruppen, skal samlet kompensasjon i form av lønn og ST-pensjon, ikke oversige den lønn som vedkommende skulle ha hatt dersom han/hun hadde fortsatt i tjeneste som flyger i SAS Norge AS.

...

#### 6. FORSIKRINGER

##### 6.1 Loss of Licence forsikring

SAS Norge AS tegner og opprettholder en «loss of licence»-forsikring i følge nedenstående.

**Pkt 1** For opptak i forsikringen gjelder at vedkommende;

- a) har ansettelse i SAS Norge AS som flykaptein eller flystyrmann.
- b) ikke tidligere har mottatt engangserstatning fra denne «loss of licence»-forsikring.

...

**Pkt 2** SAS Norge AS tegner og opprettholder en loss of licence-forsikring som utgjør 25 G for norske flygere som ikke har fylt 45 år. Avtrapping av dette beløpet starter ved fylte 45 år med 1/144-del (0,694444 %) per måned til 0 % ved fylte 57 år.

**Pkt 3** Som betingelse for utbetaling av forsikringens engangsbeløp må samtlige av følgende punkter oppfylles:

- a) Den ansatte er rammet av sykdomstilstand eller legemsskade som kan anses å være et langvarig hinder for innehav av trafikkflygersertifikat eller medføre slike begrensninger at vedkommende ikke kan tjenestegjøre som kaptein eller i pilotstolen ved start og landing.»

(6) Pensjons- og forsikringsavtalen ble erstattet med nytt bilag B fra 1. juli 2012.

Pensjonsalderen ble hevet til 62 år, jf. avtalens punkt 1.2. Punkt 5 hadde bestemmelser om sykdom, sertifikattapspensjon og delpensjon. Her het det blant annet:

#### **«5.2 SERTIFIKATTAPSPENSJON**

ST pensjon kommer til utbetaling dersom pilotens flysertifikat inndras i overensstemmelse med bestemmelsene for sivil luftfart BSL grunnet sykdom eller ulykkestilfelle som ikke gir rett til sykepenger eller uførepensjon som definert i pensjonsavtalen for SAS. Piloten plikter å gjennomgå en legeundersøkelse for å fastslå om det foreligger en helsetilstand som gir grunnlag til å søke sykepenger, arbeidsavklaringspenger eller uførepensjon. SAS betaler legehonoraret ved ovennevnte legeundersøkelse, som utføres i henhold til rutiner utarbeidet av SAS.

ST pensjon utbetales månedlig etterskuddsvis med 6 måneders flytende karens regnet fra den dato oppsigelsen fra SAS begynner å løpe forutsatt at sykemelding ikke foreligger. St pensjonen utbetales maksimalt i 5 år og opphører senest ved fylte 62 år.

...

ST pensjonen for pilot som ikke er sykemeldt eller mottar stønad som ufør, utgjør 65 % av beregningsgrunnlaget maksimert til et tak lik 18,86 G.

...

Pilot som oppebærer ST pensjon ved fylte 62 år er garantert det forsikrede alderspensjonsnivået i overensstemmelse med pensjonsavtalen for SAS, inkludert i pensjonsnivået er fripolise beskrevet i punktet ovenfor.

For pilot som oppebærer ST pensjon ved fylte 60 år utbetales driftspensjonen i h.h.t punkt 4 i denne avtalen.

...

#### **5.3 AVTALE OM DELPENSJON**

##### **Delpensjonsbetingelser**

Pilot har rett til delpensjon fra fylte 55 år.

Dersom pilot har valgt å gå over til delpensjon, kan vedkommende ikke gå tilbake til full stilling. Førstidsavgang kan likevel skje i henhold til punkt 3, avtalt førstidspensjon.

...

##### **SAS delpensjon**

Delpensjon innebærer at piloten arbeider 3/4-, 2/3- eller halvtid med delvis kompensasjon for lønnsreduksjon. Lønnskompensasjonen regnes i forhold til bruttolønn i 100 % stilling, ferietillegg ikke medregnet, og blir som følger:

3/4 arbeidstid – 35 % av lønnsreduksjonen

2/3 arbeidstid – 36,7 % av lønnsreduksjonen

#### **6. FORSIKRINGER**

##### **6.1 LOSS OF LICENCE FORSIKRING**

SAS tegner og opprettholder en «loss of licence»-forsikring i følge nedenstående:

**6.1.1. For opptak i forsikringen gjelder at vedkommende:**

- har ansettelse i SAS som flykaptein eller flystyrmann (herunder såkalt pilotaspirant).
- har gjennomgått kvalifisert flygerutdannelse (minst tilsvarende kravene til B+I-sertifikat, for eksempel de skandinaviske lands flyvåpens flyskoler) og oppfyller de medisinske krav som i henhold til de enkelte skandinaviske myndigheters bestemmelser gjelder for oppnåelse, henholdsvis vedlikehold av trafikkflygersertifikat.
- ikke tidligere har mottatt engangserstatning fra en «loss of licens»-forsikring.

...

**6.1.2. SAS tegner og opprettholder en loss of licence-forsikring som utgjør 25 G for norske flygere som ikke har fylt 45 år. Avtrapping av dette beløpet starter ved fylte 45 år med 1/144-del (0.694444 %) per måned til 0 % ved fylte 57 år.»**

- (7) Høsten 2012 var den økonomiske situasjonen i SAS kritisk. Etter det opplyste, var det en reell fare for at selskapet kunne gå konkurs. I perioden 15.–19. november 2012 forhandlet SAS med fagforeningene for flygende personell med sikte på å fremforhandle vilkår som kunne sikre videre drift. Selskapet kom til enighet med alle fagforeningene. Partene ble blant annet enige om lønnsreduksjoner, økt arbeidstid, heving av pensjonsalderen for piloter fra 62 til 65 år og overgang fra ytelses- til innskuddspensjon.
- (8) Det ble 19. november 2012 inngått avtale mellom SAS og SNF om «Implementering af ny kollektivavtale». I avtalen het det blant annet:

**«Aftalens ordlyd**

**Mellem ovenstående parter er det d.d. aftalt at forny kollektivavtalen for piloter i SAS på ændrede vilkår. Hvor intet andet er anført gælder ændringerne med umiddelbar virkning vedr. implementering af denne kollektivavtale i øvrigt se nedenfor.**

**Det samlede aftalekompleks forlænges i sin helhed med nedenstående specificerede ændringer.**

...

### **§13 Pensjon og forsikring**

**Ny aftaletekst vedr. pensjon og forsikring er gengivet i bilag 7 til nærværende aftale.**

**Endvidere skal bemærkes følgende:**

#### **1. AVVIKLING AV YTELSESBASERT FORETAKSPENSJONSORDNING OG OMDANNING TIL INNSKUDDSBASERT PENSJONSORDNING**

**1.1 ... Den ytelsesbaserte foretakspensjonsordningen blir ikke videreført for noen grupper.**

**1.2 Avviklingen og omdanningen vil bli gjennomført tidligst 1. april 2013 og senest 1. januar 2014. ...**

...

**1.7 Arbeidstakere som er sykmeldte, blir stående i den ytelsesbaserte pensjonsordningen etter vanlige regler. ...**

...

...

#### **3. FØRTIDSPENSJON**

**Arbeidsgiver har tidligere hatt en ordning med førtidspensjon (frivillig og ufrivillig).**

**Pensjonen har vært utbetalt over driften. Ordningen med førtidspensjon bortfaller i sin helhet pr. 1. oktober 2012.**

**Arbeidstakere vil derfor ikke lenger få innvilget førtidspensjon.**

**Arbeidstaker som allerede mottar eller har fått innvilget slik førtidspensjon, vil imidlertid fortsette å motta slik pensjon og ytelser etter de regler som gjaldt da førtidspensjonen ble innvilget.**

#### **4. DRIFTSPENSJON FOR LØNN OVER 12 G**

**4.1 Sikret driftspensjon for lønn over 12 G for alderen 60-67 år.**

**Arbeidsgiver har fra 1. januar 2007 hatt en sikret driftspensjonsordning (top hat) for piloter med pensjonsgrunnlag mellom 12 G og 18 G som sikret pensjonsutbetalinger i alderen 60 til 67 år. ...**

Pr. 1. januar 2013 skal pilotenes rettigheter i driftspensjonsordningen beregnes på tilsvarende måte som tidligere år. Dette blir siste gang slik beregning gjennomføres. Ved denne beregningen skal imidlertid pilotens høyeste beregningsgrunnlag i pensjonsordningen fra og med 2007 og frem til i dag legges til grunn. Bankkontoen skal reguleres pr 1. februar 2013 slik at den nøyaktig svarer til de samlede driftspensjonsrettigheter som pilotene vil ha pr. 1. januar 2013. ...

Kapitalverdien tilordnet den enkelte pilot vil ikke bli regulert etter 1. januar 2013. ...

Driftspensjonsordningen faller for øvrig bort fra 1. januar 2013 og arbeidsgiver vil utover forpliktelsene til de berettigede som vil bli beregnet pr 1. januar 2013, plikten til å tilføre renter og plikten til å kjøpe alderspensjonsytelser ved engangspremie som nevnt, ikke ha ytterligere ansvar eller risiko knyttet til denne driftspensjonsordningen.

For arbeidstakere som mottar førtidspensjon, ST-pensjon eller delpensjon gjelder egne regler, jf andre bestemmelser i denne protokollen.

...

## 5. SERTIFIKATTAPSPENSJON, DELPENSJON OG LOA

### 5.1 Sertifikattappensjon

Arbeidsgiver har hatt en ordning med sertifikattappensjon, jf tidligere kollektivavtale punkt 5.2. Pensjonen har vært utbetalt over driften. Ordningen med sertifikattappensjon faller bort fra det tidspunkt nye satser for «loss of licence» er iverksatt, jf kollektivavtalen § 13.B. underpunkt B. Arbeidstakere vil etter dette tidspunktet derfor ikke få innvilget sertifikattappensjon.

Mens pilotene tidligere kunne oppfylle vilkårene både for sertifikattappensjon og «loss of licence» og få utbetalt både sertifikattappensjon og «loss of licence» engangsbeløp, innebærer den nye ordningen høyere satser for «loss of licence», men ingen rett til sertifikattappensjon. Arbeidstaker som på grunn av tidspunktet for sertifikattap eller tidspunktet for konstatering av skade eller sykdom bare vil ha rett til «loss of licence» engangsbeløp etter gamle satser, skal derfor likevel kunne gis rett til sertifikattappensjon om vilkårene for slik pensjon nedfelt i den tidligere kollektivavtale er oppfylt selv om slik innvilgelse av sertifikattappensjon da vil måtte skje etter tidspunktet for at de nye satser i «loss of licence» er iverksatt. Arbeidstaker som allerede mottar eller har fått innvilget sertifikattappensjon, vil fortsette å motta slik pensjon og ytelser etter de regler som gjaldt da pensjonsytelsen ble innvilget.

### 5.2 Delpensjon

Arbeidsgiver har hatt en ordning med delpensjon, jf tidligere kollektivavtale punkt 5.3. Ordningen med delpensjon er en ordning hvor piloten mottar delvis kompensasjon for lønnsreduksjon ved overgang til stilling med lavere stillingsbrøk. Lønnskompensasjonen har vært utbetalt over driften. Ordningen med delpensjon faller bort i sin helhet pr. 1. oktober 2012.

Arbeidstakere vil derfor ikke lenger få innvilget delpensjon.

Arbeidstaker som allerede mottar eller har fått innvilget delpensjon, vil fortsette å motta lønnskompensasjon og ytelser eller de regler som gjaldt da pensjonsytelsen ble innvilget.

...

## 7. LOSS OF LICENCE

Det er ønskelig at ny loss of licence ordning iverksettes så snart som mulig, likevel ikke før 1. januar 2013, jf kollektivavtalen § 13, del B, Loss of Licence. SAS skal fortsette drøftelsene med pilotforeningene om utformingen av ny ordning med loss of licence med sikte på komme til enighet om ny ordning. Hensikten med drøftelsene er å finne frem til en løsning som er best mulig for pilotene og som ivaretar interessene til SAS innenfor de rammer som ligger i den ordning som er beskrevet i kollektivavtalen § 13, del B, Loss og licence. Kommer ikke SAS og pilotforeningene til enighet om ny loss of licence ordning innen 15. desember 2012, kan SAS beslutte å innføre ny loss of licence forsikring innen de rammer som fremgår av kollektivavtalen § 13, del B. Loss of licence. Loss of licence ordningen behøver ikke ha identisk utforming i de tre skandinaviske landene.

...»

- (9) SAS forhandlet etter dette med pilotforeninger i Norge, Sverige og Danmark om inngåelsen av ny «Loss of Licence»-forsikring. Den største pilotforeningen i Norge, Norske SAS-flygeres forening (NSF), deltok i forhandlingene. Marit Bach, leder for pensjon og forsikring i SAS, informerte leder i SNF, Jan Levi Skogvang, per e-post 1. og 28. februar om at det ikke var enighet om ny «Loss of Licence»-dekning, og at tidligere ordning og sertifikattappspensjon var forlenget, først til 28. februar og deretter til 31. mars 2013.
- (10) Etter at SNF hadde fått utkast til avtale presentert, var det 25. og 26. april 2013 e-postkorrespondanse mellom Skogvang i SNF og Bach i SAS. Skogvang sendte 25. april 2013 slik e-post:

**Hei!**

**Vedrørende LOL. Vi har diskutert dette nå, og kommer til at selve ordningen inntil ny avtaleforhandling kan aksepteres slik den ligger. Dog ønsker vi en begrensning for de over 60. Slik dette nå ligger, oppfatter vi det som en ren oppfordring til 60+ å «fikse» seg en LOL. Vi mener derfor at de totale årlige ytelser, inklusive LOL etter 60 år aldri bør overstige full lønn eller full pensjon (inklusive topphatt). Vi jobber med en formulering på dette punktet. Dersom selskapet motsetter seg dette vil vi ha dette protokollert.»**

- (11) Bach svarte dagen etter, 26. april 2013:

**«Hei Jan Levi**

**Tusen takk for info.**

**Da stopper vi beskatningen på LOL på samtlige piloter fra 1. april. De som var syke og ikke er blitt friskmeldte etter 18.11.2012 beholder gammel ordning med beskatning inn til friskmelding foreligger.**

**Jeg melder dine kommentarer tilbake til Tine.**

**...»**

- (12) Skogvang sendte 6. mai 2013 slik e-post til blant andre Bach:

**«Vi bør vel strengt tatt lage en protokoll på LOL-avtalen. Som tidligere nevnt ønsker vi å legge inn begrensninger i denne for de over 50 for å hindre misbruk av avtalen. Vi imøteser et utkast fra dere på den teksten dere mener dekker det som er avtalt.»**

- (13) Bach svarte samme kveld:

**«Det vil bli utarbeidet et forslag til protokoll på avtalt LOL fra 1. april, men den vil ikke inneholde begrensninger for de over 50 år med hensyn til misbruk av avtalen.**

**Jeg tolker deg slik på den mail du sendte at dere vil følge opp spørsmålet for de over 50 år, eller...»**

- (14) Den første protokollen mellom SAS og NSF om ny «Loss of Licence»-ordning ble inngått 13. mai 2013. Det var tre vilkår for opptak i ordningen. Disse er likelydende med de som inngikk i den endelige ordningen med SNF, jf. avsnitt 3 foran. Det var etter dette fortsatt kontakt mellom SAS og NSF om andre, mindre endringer. Endelige protokoll mellom SAS

og NSF ble signert 26. august 2013. Samme dag ble det inngått likelydende protokoll med SNF.

(15) **Nærmere om de to arbeidstakerne tvisten er knyttet til og tvistebehandlingen**

- (16) A fylte 57 år i xxx 2009. Han ble da meldt ut av «Loss of Licence»-forsikringen som på det tidspunktet hadde en aldersgrense på 57 år, jf. avsnitt 6. Han mistet flysertifikatet/helseattesten i september 2014. A mottok 30. desember 2013 brev fra SAS med informasjon om forsikringsordningen «Loss of Licence» ved sykdom utover 90 dager. I brevet fremgikk blant annet:

**«Som pilot i Scandinavian Airlines System Norway er du tilknyttet en Loss of Licence forsikring i forsikringsselskapet Heritage. Dersom man er syk over 90 dager skal dette uansett årsak meldes til forsikringsselskapet. I den anledning ber vi om at du fyller ut vedlagte skjema og returnerer det til undertegnede i vedlagte returkonvolutt.**

**Vi ønsker å poengtere at søknaden først blir aktivert dersom det foreligger en kjennelse fra luftfartstilsynet/flymedisiner, om at man erklæres varig uskikket til flytjeneste.**

**Fint om du kan returnere Questionnaire snarest mulig.»**

- (17) B fylte 57 år i xxx 2010, og ble da meldt ut av «Loss of Licence»-ordningen. Han mistet flysertifikatet/helseattesten i september 2014. B mottok 7. april 2014 likelydende brev som A om «Loss of Licence»-forsikringen.
- (18) I e-post fra 22. september 2014 fra Toril Dyvesether i SAS til B het det blant annet:

**«Viser til tilsendt LOSS OF LICENCE ILLNESS QUESTIONNAIRE og senere mottagelse av dette skjemaet.**

**På grunn av alder på syketidspunkt innbefattes du ikke av avtalen.**

**Se mail nedenfor fra SAS sin ansvarlige for denne forsikringen i STO – Fredriksson, Britt-Inger.**

**Fødd 9 januari 1953, sjuk 23 oktober 2010 – då var han 60 år och 9 månader när han insjuknade.**

**LoL enligt K-avtal före 19NOV12 upphörde när piloten fyllde 57 år och det gjorde han 9 januari 2010 – han omfattes därför inte av någon LoL alls og återinträdde inte heller i ny LoL 1 april 2013 – han ska inte vara med på listan.**

**Du har dermed heller ikke blitt beskattet for denne forsikringen etter at du fylte 57 år. Dette til din orientering og beklager feil informasjon.»**

- (19) I e-post 25. september 2014 fra Skogvang til SAS vedrørende «Loss of Licence» for B het det blant annet:

**«SNF har ikke avtalt at alle piloter som var fylt 57 år pr 19 november 2012 IKKE skulle være omfattet av den nye LOL-ordningen. Hvor tar dere dette fra?**

**Under diskusjonene om denne LOL-ordningen advarte vi SAS om konsekvensene av å innføre nettopp denne ordningen. Vi sa klart fra at den nærmest oppfordret til misbruk fra de eldste. Allikevel ble ordningen nettopp slik både SAS og vi ikke ønsket at den skulle være. Hva var i så fall hensikten med alle samtalen med SAS om den vanvittige LOL-ordningen som NSF presset igjennom, parallelt med fullfinansiert pensjon, dersom ingen er omfattet av den vanvittige delen av ordningen?**

**Jeg nevner dette ikke for å antyde at B er en av de vi advarte mot, men bare for å sette**



spørsmålstegn ved logikken i SAS sin fremtreden i denne saken.

Til tross for at SAS har vært hos Legenemda og gjennomgått denne avtalen der med formål å advare nemda mot potensielt misbruk av ordningen, er det ikke slik at den plutselig har falt bort for den aldersgruppen det henvises til. Og vi kan selvsagt ikke akseptere at SAS nå påstår at B ikke er omfattet av ordningen. Dersom dere virkelig mener at dette er rett, må vi be om bakgrunnen for at dere i så tilfelle bevisst har forsøkt å lure oss til å tro at alle var omfattet av den nye LOL-ordningen. Og vi må be om å få oversendt den avtalen det henvises til, med vår underskrift under.

Uansett, dersom dere fremdeles opprettholder dette ståstedet må vi ta denne saken inn i K-forhandlingene og løse den der.»

- (20) I svar 14. oktober 2014 fra forhandlingsleder i SAS, Arild Eileraas, het det blant annet:

«Ref din mail under angående B,

I henhold til den K-avtale som var gjeldende frem til og med 19. november 2012 opphørte Loss of License forsikringen for alle norske piloter den dag de fylte 57 år.

Det må presiseres at Loss of License forsikringen ikke er en del av pensjonsavtalen og kan således endres uavhengig denne. Det betyr at eksempelvis sluttalder kan være ulik. Uansett hvilken sluttalder som gjelder i pensjonsavtalen så opphørte LOL ved fylte 57 år.

SAS og SNF kom til enighet om nye pensjons- og forsikringsordninger den 19. november 2012. Avtalen sier ikke noen om at de piloter som allerede hadde trådt ut av LOL ordningen skulle gjenopptas i den nye ordningen. Det samme gjelder for piloter som pga oppnådd sluttalder i forsikringen (57) ble utmeldt av Loss of License forsikringen. De som er utmeldt kan således ikke gjeninntre i den nye forsikringen.

Parallell kan også dras til tidligere ordning der pilot som oppnådde 60 år og fortsatte å fly ikke lengre var omfattet av de kollektivt avtalte forsikringer som hadde avtalt sluttalder 57, 58 eller 60 år. Dette med unntak for de som selv bekostet fortsettelsesforsikringer etter eget ønske.

LOL forsikringen for B opphørte ved fylte 57 år, 9. januar 2010. Etter denne dato har han ikke vært oppfattet av noe LOL forsikring, og ble heller ikke meldt inn i ny LOL 1. april 2013.»

- (21) Skogvang sendte 26. januar 2015 e-post til Eileraas der han ba om tvistemøte. Skogvang skrev følgende:

«SNF ber med dette om tvistemøte etter Hovedavtalen 2-3. Tvisten gjelder forståelse av vilkårene i tariffavtalen angående hvem som skal ha rett på Loss og Licence (LoL). Under henvisning til § 2-3 nr. 5 bes om at slikt møte finner sted innenfor 8 dager. SNF er av den oppfatning at samtlige som oppfyller vilkårene i protokollen fremover skal være omfattet av LoL. Våre to aktuelle medlemmer oppfyller vilkårene. Det er intet i avtalen om ny LoL, forhandlingene rundt den eller andre forhold, som tilsier at piloter som hadde fylt 57 år før avtalen ble inngått, ikke skulle være omfattet av den nye LoL. Dersom arbeidsgiver var av en annen oppfatning den gang avtalen ble inngått, måtte dette uttrykkelig ha vært nevnt og omfattet av vilkårene. Oppnås ikke enighet om dette i lokalt tvistemøte, eller vi får avholdt forhandlinger innen den tid som følger av Hovedavtalen, vil foreningen bringe tvisten videre til Parat og NHO Luftfart med tanke på videre prosess for Arbeidsretten i Norge.»

- (22) Det ble deretter avholdt forhandlingsmøter mellom SNF og SAS, jf. protokoll datert 12. februar og 20. april 2015. Protokollen har slik ordlyd:

«Forståelse av LOL forsikringen.

SNF anfører at A og B oppfyller vilkårene i hht til protokoll av 1. april 2013, og at de da skulle vært innmeldt i ny avtale. Ved fylte 57 år var kontantdelen av den gamle avtalen trappet ned til kr 0,-, men de var fremdeles omfattet av ST-delen av avtalen frem til 62 år. ST-delen var den økonomisk mest omfattende del ved tap av sertifikat i avviklet avtale. I den nye avtalen

ble ST-delen fjernet og engangsbeløpet som følge av det erstattet med et høyere G-beløp og ny nedtrappingsmodell frem til 65 år innført. SNF anfører at det ikke er avtalt noen begrensninger i hvem som er omfattet av gjeldende avtale.

Ref. avtalens tekst i ny ordning: Pilotene omfattes av denne ordningen med virkning fra og med 1. april 2013.

SAS anfører følgende:

A og B er ikke opptatt i ny LOL ordning. Dette på bakgrunn av enigheten om nye pensjons- og forsikringsordninger den 19. november 2012.

Avtalen sier ikke noe om at de piloter som allerede hadde trådt ut av LOL ordningen skulle gjenopptas i den nye ordningen. De ble utmeldt ved fylte 57 i hht gammel avtale, og ikke innmeldt i ny avtale pr. 1. april 2013.

Partene kom ikke til enighet.»

- (23) Det ble 30. juni 2015 avholdt tvistemøte mellom NHO Luftfart og Parat. Partene viste til anførsler i lokal protokoll og opprettholdt de synspunkter som fremkom der. Partene kom ikke til enighet.
- (24) Forhandlingsmøte mellom YS og NHO ble avholdt 7. oktober 2015. Partene kom ikke til enighet.
- (25) YS har i denne saken overdratt søksmålsretten til Parat, jf. arbeidstvistloven § 35 andre ledd.
- (26) Parat tok 4. februar 2016 ut stevning for Arbeidsretten. Hovedforhandling i saken ble avholdt 28. og 29. september 2016. Én partsrepresentant og fem vitner avga forklaring. Dom i saken har ikke blitt avsagt innen lovens frist på fire uker på grunn av reisefravær blant dommerne.
- (27) **Partenes påstandsgrunnlag og påstander**
- (28) *Arbeidstakerorganisasjonen Parat* har i korte trekk anført:
- (29) Protokollen av 26. august 2013 oppstiller tre vilkår for rett til opptak i «Loss of Licence»-ordningen. Dersom de tre vilkårene er oppfylt, skal pilotene omfattes. Etter siste avsnitt i avtalen omfattes pilotene av ordningen fra 1. april 2013. A og B er derfor omfattet.
- (30) Det kan ikke innfortolkes andre begrensninger enn de vilkår som fremgår av protokollen. Ordlyden er klar. Det er i Arbeidsrettens praksis lagt til grunn at det skal mye til for å fravike en klar ordlyd, jf. blant annet ARD-2010-211. Det var ingen felles forutsetning om at det skulle gjelde andre vilkår for opptak enn de som uttrykkelig fremgår. En eventuell forutsetning hos SAS er i så fall ikke tilkjenne gitt overfor SNF.
- (31) Før endelig avtale ble inngått, tok SNF opp med SAS spørsmålet om det hadde vært naturlig å vurdere om den ga for gode rettigheter til eldre piloter, og om det burde være en

nedtrapping av erstatningen. SAS valgte å ikke innføre begrensninger for de over 50 eller 60 år. Det var ingen tidsnød da partene inngikk 26. august 2013-protokollen.

- (32) SNF forhandlet på vegne av alle sine medlemmer. Protokollen av 26. august 2013 erstattet to tidligere ordninger: «Loss of Licence» og sertifikattapspensjon. Den nye ordningen ga høyere utbetaling for «Loss of Licence» fordi man slo sammen to ordninger. Alder er ikke et vilkår. Det er ikke holdepunkter for at SNF med dette sa fra seg rettigheter som medlemmene ellers ville hatt etter den tidligere sertifikattapspensjon, uten at de da skal omfattes av den nye «Loss of Licence»-forsikringen.
- (33) SAS har anført at i henhold til selskapets praksis kunne de to pilotene i denne saken ikke være omfattet av to avtaler samtidig. Dette fremstår nå som hovedargumentet fra SAS. Det er noe annet enn det som ble anført i forhandlingsmøtet, og det var først i retten det ble klart at dette var hovedargumentet. Det er ikke dokumentasjon som gir støtte for at piloter som har rettigheter etter tidligere ordninger, ikke skal omfattes av nye. De rettigheter SAS har trukket frem at de to pilotene har mottatt, er opptjente rettigheter. «Loss of Licence» er noe annet. I e-post fra Arild Eileraas i SAS ble det også presisert at «Loss of Licence»-forsikringen ikke var en del av pensjonsavtalen. Selskapet har heller ikke kunnet forklare hvor grensen går for hvilke, og hvor mange, rettigheter som må være tatt ut for at piloten omfattes av tidligere bilag.
- (34) Selskapets etterfølgende opptreden støtter saksøkers syn. Både A og B fikk brev med informasjon om «Loss of Licence»-forsikringen.
- (35) SAS har vist til rimelighetsbetraktninger, og at formålet med ytelsen underbygger at A og B ikke omfattes av ordningen. Arbeidsretten har i ARD-2014-423 uttalt at «det ikke er rom for en tariff forståelse basert på rimelighetsbetraktninger som står i motsetning til en klar ordlyd og et forhandlingsforløp som understøtter denne». Dette gjelder også i vår sak.
- (36) Det er nedlagt slik påstand:
- «1. Lokal protokoll gjeldende fra 1. april 2013 for pilotene i Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden er slik å forstå at den gir rettigheter til samtlige piloter i selskapet som oppfyller de tre vilkårene for opptak.**
- 2. Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden er forpliktet til å besørge utbetalinger til pilotene A og B i henhold til de rettigheter de tilkommer etter punkt 1.»**
- (37) *Næringslivets Hovedorganisasjon og Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden (SAS)* har i korte trekk anført:

- (38) Piloter som har startet uttak av goder etter det tidligere pensjonsbilaget, blir bundet av det. De beholder rettighetene etter det bilaget. Dette gjelder for A og B. De er derfor ikke omfattet av «Loss of Licence»-avtalen av 26. august 2013.
- (39) Spørsmålet er om avtalen av august 2013 regulerer hva som skjer med piloter som har nådd pensjonsalder og startet uttak av ulike «goder» etter tidligere avtale. Ordlyden i avtalen er åpen. Den utfyller avtalen av 19. november 2012 og må tolkes i samsvar med denne. Da var SAS på konkursens rand. Bakgrunnen for avtalen var behov for en betydelig innsparing. Avtalen av 26. august 2013 bygget på samme hensyn – den var en fortsettelse og fullføring av avtalen av november 2012. Formålet var å sikre en reduksjon av utgiftene i SAS.
- (40) Avtalenes systematikk er sentralt. «Loss of Licence»-avtalene har hele tiden vært tilpasset de ulike ordningene og avtalene i SAS. Systemet har derfor hele tiden vært at den som har utløst rettigheter etter tidligere pensjonsbilag, beholder dette og utleder sine rettigheter fra det bilaget han eller hun startet uttak fra. Dette har vært en fordel for de ansatte som har kunnet fortsette med goder etter tidligere avtale. Det gjelder også for Solskinnbakk og B. De har vært fullt ut dekket gjennom det tidligere pensjonsbilaget, og de har tatt ut en rekke goder og ytelser etter dette. De ville også kunne tatt ut sertifikattapspensjon etter det tidligere pensjonsbilaget dersom vilkårene for dette hadde vært oppfylt. Dette følger av at de var omfattet av det tidligere pensjonsbilaget. Når det kom en ny ordning, fikk den derfor ikke virkning for de som hadde startet uttak etter den tidligere avtalen.
- (41) Fordelsbeskatningen opphører når pilotene ikke lenger er omfattet av «Loss of Licence»-erstatning. I vår sak har A og B ikke blitt fordelsbeskattet av «Loss of Licence»-forsikring siden 1. januar 2012. De har blitt regnet som omfattet av det tidligere pensjonsbilaget, og de fortsatte å følge dette. Dette gir forutsigbarhet.
- (42) Under forhandlingene om inngåelse av 2013-avtalen var selskapet preget av det som hadde skjedd i november 2012 med fare for konkurs. Ingen hadde situasjonen til piloter som A og B i tankene. Man var opptatt av de som var over 50 år og som arbeidet fullt. Situasjonen var en annen for de som hadde vært ute av ordningen siden 2010. Det var ingen omforent partsforutsetning om at de som var ute av ordningen, skulle omfattes av den nye.
- (43) Formålet med avtalen av 26. august 2013 var også å videreføre – i endret form – rettigheter til de pilotene som fortsatt hadde krav på «Loss of Licence». Ingen av partene mente at noen som var fullt ut omfattet av det tidligere og gamle pensjonsbilaget skulle omfattes av det nye.

- (44) Formålet med «Loss of Licence»-forsikringen er å dekke tapt inntekt på grunn av bortfall av sertifikat. Forsikringen skal gi en omstillingskapital og et visst vederlag for at piloten har investert i en kostbar utdanning. Formålet er ikke å gi pensjonister en forbedret økonomisk situasjon. Det er sterke holdepunkter for at partene ikke har ment at avtalen skal gi et slikt resultat som saksøker har gjort gjeldende i denne saken.
- (45) Det kan ikke tillegges vekt at A og B fikk brev med informasjon om forsikringsordningen «Loss of Licence». Det er et standardbrev som ble sendt ut ved en feil. Det er ikke bindende for SAS når de underliggende betingelsene for rett til «Loss of Licence»-erstatning ikke er oppfylt.
- (46) Det er nedlagt slik påstand:
- «1. NHO frifinnes.**  
**2. SAS ved styrets leder frifinnes.»**
- (47) **Arbeidsrettens merknader**
- (48) *Arbeidsretten* har kommet til at saksøker må få medhold, og vil bemerke:
- (49) Tvisten i saken er knyttet til forståelsen av protokoll av 26. august 2013 om «Loss of Licence» (sertifikattapsforsikring). Spørsmålet for Arbeidsretten er om protokollen gir rettigheter til samtlige piloter i SAS som oppfyller vilkårene for opptak, herunder om to tidligere piloter i selskapet, A og B, var omfattet av ordningen da de mistet sine flysertifikat.
- (50) Nærmere bestemt er spørsmålet om piloter som hadde falt ut av den tidligere «Loss of Licence»-ordningen ved fylte 57 år, og som hadde påbegynt uttak av ytelser etter en tidligere pensjonsavtale, omfattes av avtalen av 26. august 2013. I e-poster fra SAS om tvisten, jf. avsnitt 18 og 20, og i forhandlingsmøtet, jf. avsnitt 22, var det fra selskapets side utalt at de som hadde blitt utmeldt ved fylte 57 år etter de tidligere ordningene, ikke ble opptatt i den nye. Under hovedforhandlingen presiserte de saksøkte anførselen slik at det gjøres gjeldende at de som har påbegynt uttak etter tidligere ordninger, slik som A og B, ikke har rettigheter etter avtalen av 26. august 2013.
- (51) Protokollen oppstiller i tre punkter nærmere vilkår for opptak i ordningen: Vedkommende må være ansatt i SAS som flykaptein eller flystyrmann, ha gjennomgått flygerutdanning og oppfylle de medisinske kravene og ikke tidligere ha mottatt «Loss of Licence»-utbetaling etter den tidligere ordningen i kollektivavtalen, jf. avsnitt 3.

- (52) Ordlyden i avtalen er klar. Den oppstiller tre vilkår for opptak i ordningen. Det fremgår avslutningsvis at pilotene «omfattes av denne ordningen med virkning fra og med 1. april 2013». Det er ikke tatt forbehold om at piloter som har fått andre ytelser etter tidligere pensjonsbilag mv. ikke skal omfattes, eller at det skulle gjelde særlige overgangsordninger. Spørsmålet for Arbeidsretten er derfor om det, til tross for en klar ordlyd, likevel kan innfortolkes begrensninger.
- (53) Det er ikke holdepunkter for at det forelå en felles partsoppfatning om at ordningen ikke skulle omfatte alle pilotene i selskapet som tilfredsstilte vilkårene for opptak, eller at de som hadde startet uttak av andre ytelser etter tidligere ordning, ikke var omfattet. Leder i SNF, Jan Levi Skogvang, forklarte at deres oppfatning var at ny «Loss of Licence»-forsikring skulle omfatte alle. Leder i NSF, Jens Lippestad, forklarte også at det i forhandlingene med SAS aldri hadde vært et tema at ikke alle skulle omfattes. I den grad SAS mente at det skulle gjelde ytterligere begrensninger for opptak enn de som fremgikk av avtalen av 26. august 2013, kan retten ikke se at dette kom til uttrykk.
- (54) SAS har anført at det er praksis for at de som har startet uttak av goder etter tidligere ordninger, beholder disse når det inngås nye avtaler. Det er vist til at dette normalt vil være i den ansattes interesse fordi godene har blitt redusert. Det er fremhevet at de to pilotene som er bakgrunnen for tvisten, har fått en rekke ytelser etter en tidligere pensjonsavtale, slik som delpensjon, alderspensjon og tilleggspensjon for lønn utover 12G. I den utstrekning det er en praksis eller et prinsipp i SAS om at ansatte som har startet uttak av andre goder og ytelser etter tidligere avtaler, ikke skal omfattes av nye, fremgår ikke dette av avtalen. Det er heller ikke noe som tilsier at dette var et tema i forhandlingene mellom partene.
- (55) Det er fra de saksøktes side også anført at avtalen av 26. august 2013 var en fortsettelse av avtalen av 19. november 2012, og at den må fortolkes i samsvar med den. SAS og fagforeningen ble i avtalen av 19. november 2012 enige om en rekke endringer og reduksjoner i tidligere tariffavtalte goder og ordninger. Retten kan ikke se at formålet med å redusere kostnader i avtalen av 19. november 2012 kan lede til at avtalen av 23. august 2013 ikke skal tolkes i samsvar med ordlyden. Det formål saksøkte her har vist til, har heller ikke kommet til uttrykk – verken i avtalen eller i forhandlingsforløpet. Det er videre ikke holdepunkter for at partene var enige om et slikt formål. Forhandlingene våren 2013 endte med at partene 26. august 2013 signerte den omtvistede «Loss of Licence»-avtalen. Den nye ordningen avvek fra den tidligere på flere punkter. Den erstattet to tidligere

ordninger, sertifikattappspensjon og «Loss of Licence»-erstatning, den hadde høyere engangsbeløp og en ny nedtrappingsmodell. Leder i SNF, Skogvang, forklarte at SNF forhandlet på vegne av alle medlemmene, og at foreningen ønsket en ordning som dekket piloter frem til pensjonsalder på 65 år. SNF ønsket en annen nedtrapping, men fikk ikke gjennomslag for dette i forhandlingene med SAS. Retten kan derfor ikke se at det på bakgrunn av avtalen av 19. november 2012 kan innfortolkes begrensninger i *hvem* som omfattes av «Loss of Licence»-avtalen av 26. august 2013 ut over det som uttrykkelig fremgår av ordlyden.

- (56) De saksøkte har videre anført at formålet med «Loss of Licence»-forsikring primært er å yte kompensasjon til de som har tapt inntektsgrunnlaget fremover, og at den skal gi en «omstillingskapital». Det er vist til at formålet ikke er å gi alderspensjonister en forbedret økonomisk situasjon. Dersom partene hadde ment at formålet tilsa ytterligere begrensninger enn det som følger av nedtrapping fra fylte 60 år og grensen på 65 år, måtte dette ha kommet til uttrykk. Under forhandlingene foreslo SNF å ta inn begrensninger for piloter over 50/60 år, jf. e-postkorrespondansen mellom Skogvang i SNF og SAS i avsnitt 10 til 13. SAS valgte å ikke ta hensyn til dette. Det kan da ikke legges vekt på de utslag ordningen faktisk får for enkelte.
- (57) Saksøker må derfor få medhold i sin påstand, herunder i kravet om utbetaling til A og B.
- (58) Dommen er enstemmig.

## SLUTNING

1. Lokal protokoll gjeldende fra 1. april 2013 for pilotene i Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden er slik å forstå at den gir rettigheter til samtlige piloter i selskapet som oppfyller de tre vilkårene for opptak.
2. Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden er forpliktet til å besørge utbetalinger til pilotene A og B i henhold til de rettigheter de tilkommer etter punkt 1.

Jakob Wahl  
(sign.)

Marit B. Frogner  
(sign.)

Liv Gjølstad  
(sign.)

Didrik Coucheron  
(sign.)

Terje Solberg  
(sign.)

Flemming Hansen  
(sign.)

Axel Thuve  
(sign.)

Rett utskrift bekreftes: