



ARBEIDSRETTEN

DOM

Avsagt: 16. desember 2020

Saksnr.: 01/2020

Lnr.: AR-2020-29

Dommere: Jakob Wahl
Eli Mette Jarbo
Ingse Stabel
Unni Rasmussen
Niels Selmer Schweigaard
Erna Hagensen
Bent Ove Hanasand

Saken gjelder: Omdisponering av fridager etter standby for piloter i SAS

Landsorganisasjonen i Norge med Norsk
Flygerforbund

Advokat Imran Haider

mot

1. Næringslivets Hovedorganisasjon
2. Scandinavia Airlines Systems
Denmark-Norway-Sweden

Advokat Silje Stadheim Almestrand

DOM

- (1) Saken gjelder forståelsen av Pilotavtalen § 5 punkt 18 a om disponering av fridager ved standby utkall for SAS-piloter på langruter (longhaul). Hovedspørsmålet er om SAS kan omdisponere produksjonsdager til standby, for deretter å disponere over fridager som ligger i arbeidsplanen (rosteren) ved utkall på standby.
- (2) Pilotavtalen (avtale nr. 541) er inngått mellom Næringslivets Hovedorganisasjon (NHO)/NHO Luftfart og Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden (SAS) på den ene siden og Landsorganisasjonen i Norge (LO)/Norsk Flygerforbund/Norske SAS-Piloters forening (NSF) på den andre. Det følger av Pilotavtalen § 5 punkt 18 a at pilotenes fridager kan omdisponeres ved utkall på standby.
- (3) **Sakens tariffrettslige ramme og tariffhistorikken**
- (4) Pilotavtalen § 5 omhandler tjenesteperioder, schedulering og arbeidstid. Etter § 5 punkt 4 skal det utarbeides en roster, dvs. en arbeidsplan. Punktene 14 til 18 i § 5 gjelder særskilt for flygning på longhaul. Punkt 17 har flere bestemmelser om omdisponering av pilotene, blant annet:
 - «a. For å kunne avvikle trafikken kan produksjonsdager omdisponeres.
 - ...
 - c. Ved omdisponering skal piloten alltid sikres min. 72 timers fri ved ankomst til hjemmebase. Hvis planlagt fridag omdisponeres kompenseres piloten jf. §5 Punkt 7.2 b.
 - ...»
- (5) Punkt 18 har overskriften «Standby» og har følgende ordlyd:
 - «**Punkt 18. Standby**
 - a. Ved SB utkall kan piloten omdisponeres inntil de siste 2 fridager i den andre etterfølgende fritidsperiode.
 - b. Når enkeltstående SB/BL legges umiddelbart før produksjon kan etterfølgende fridager ikke omdisponeres.
 - c. Etter 5 SB dager i strekk uten utkall tildeles piloten 2 fridager.»
- (6) Bestemmelsen i § 5 punkt 18 a kom i sin nåværende form inn i Pilotavtalen i 2015 og har vært uforandret etter dette.
- (7) Frem til 2015 hadde pilotene i SAS en felles skandinavisk tariffavtale underlagt svensk jurisdiksjon. Avtalen kalt «Gröna boken», hadde såkalte tjenestegjøringsbestemmelser i § 6, og reglene om standby var inntatt i § 6 punkt 6.2.10. «Gröna boken» ble sagt opp til opphør og det ble forhandlet frem nye tariffavtaler (K15) for hvert av landene våren 2015.

Avtalene var i hovedsak likelydende. For longhaul-pilotene gjelder det i tillegg en felles nordisk avtale som er regulert av dansk rett, kalt «3-4-5-Parts-avtale om felles karriereveje». Dagens avtale, K17, er likelydende med K15 på de punkter som tvisten her gjelder.

- (8) **Bakgrunnen for tvisten**
- (9) SAS AB eier de tre nasjonale selskapene SAS Danmark A/S, SAS Norge AS og SAS Sverige AB, som igjen eier konsortiet Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden. Forut for korona-pandemien hadde SAS ca. 8800 flygninger på longhaul per år. I SAS er longhaul i praksis flygninger til Asia og USA. Longhaulflygningene utgjorde ca. 3% av alle avganger med SAS-fly og la beslag på ca.13% av flyflåten. Flyvningene utgjorde ca. 20% av flytimene, og pilotene som fløy disse rutene utgjorde ca. 28% av selskapets piloter (359 av 1258 piloter). SAS opplyser at det i snitt ble planlagt med 13 piloter på standby for å dekke eventuelle uregelmessigheter i longhaultrafikken. Fra medio mars har alle longhaul-piloter i Norge vært 100% permittert. SAS forventer at det vil kunne ta lang tid å komme tilbake til normal produksjon, og flere longhaul-piloter vil bli flyttet til kortdistanseflygninger (shorthaul).
- (10) I henhold til Pilotavtalen § 5 punkt 4 skal det utarbeides en arbeidsplan, en såkalt roster. Arbeidsplanen utarbeides for en kalendermåned og skal gjøres tilgjengelig for piloten senest den 16. i måneden før den gjelder for. Av arbeidsplanen fremgår dager det skal flys, standbydager, såkalt blanke dager og fridager. Også dager oppsatt til trening og opplæring vil fremgå av arbeidsplanen.
- (11) Tariffavtalen åpner for å omdisponere pilotene. Partene er imidlertid uenige om Pilotavtalen § 5 punkt 18 a åpner for å disponere pilotenes fridager etter utkall på standby, både der standby er lagt inn i arbeidsplanen og i tilfeller der planlagte produksjonsdager blir omgjort til standby i den løpende arbeidsplanperioden.
- (12) Standby tjeneste er ikke definert i avtalen. Det er opplyst at dette er tjeneste der piloten oppholder seg enten hjemme eller på flyplass og er klar for oppdrag for arbeidsgiver innenfor visse tidsfrister. Med produksjonsdager forstås i utgangspunktet alle dager som pilotene står til arbeidsgivers disposisjon, enten for flyvning, standby, trening, kurs, mm. I det følgende brukes produksjonsdager om dager som pilotene skal fly.
- (13) Det ble avholdt forhandlingsmøte mellom NSF og SAS 1. desember 2017. Følgende fremgår av protokoll fra møtet:

«Aktuell sak fremmet av NSF:

NSF kjenner til at det er tilfeller på LH hvor man ved en kansellering av produksjon omdisponerer pilotene til standby (SBY), og deretter tolker avtalen dithen at samme regelverk som omhandler planlagt SBY (§5, punkt 18) kan benyttes. (Ved SBY utkall kan piloten omdisponeres inntil de 2 siste fridager i den andre etterfølgende fritidsperiode.)

NSF bestrider riktigheten av dette da planlagte fridager etter planlagt produksjon ikke kan røres. I tilfeller der planlagt produksjon gjøres om til SBY, betyr det altså ikke at SAS kan ta etterfølgende fridager. Om denne tolkningen skulle benyttes, vil den enkelte pilot ikke ha noen kontroll på sin fritid, og den publiserte «roster» vil bli verdiløs.

Oppsummert: Ved omdisponering fra P til SBY, gir K-avtalen ikke SAS adgang til å røre etterfølgende fridager.

SAS svar

Ifm med omdisponering av produksjon fra Skandinavisk base, kan fridager etter planlagt produksjon inndras, jf. avtalens pkt. 17 c.

Ved utkall på standby, kan piloten som hovedregel omdisponeres inntil de 2 siste fridager i etterfølgende fridagsperiode jf. avtalens pkt. 18 a. Også enkeltstående stby (som dog er relativt få) er underlagt hovedregelen.

- Unntatt dette er enkeltstående stby umiddelbart før produksjon, hvor fridager ikke kan inndras jf. avtalens pkt 18 b.

SAS har dog ensidig valgt å begrense utnyttelsen av de muligheter avtalen gir hvis den stby piloten får er forårsaket av kansellering av den aktuelle pilotens scheduledte produksjon. I slike tilfeller kan utkall ikke medføre inndragelse av etterfølgende fridager. Dette jf. mail fra Carsten Hansen 22 dec 2015 etter diskusjoner i Produksjonsforum LH. Disse rutineene står også beskrevet i CPG.

SAS hevder altså at avtalen gir SAS rett til å omdisponere P omgjort til stby, slik at pilotens fridager inndras. SAS har dog ensidig valgt å ikke benytte denne muligheten hvis årsaken til endringen fra P til Stby var kansellering av pilotens egen produksjon.

NSF svar

Intensjonen med tariffavtalens §5 pkt. 18 er å gi selskapet bedre utnyttelse av schedulert standby. Selskapet kan med denne regelen inndra fridager i den etterfølgende friperiode. Dette er avtalefestet og pilotene er således kjent med det faktum at de, om nødvendig, må arbeide på opprinnelige fridager som etterfølger en schedulert standby.

Pilotene har i henhold til myndighetsbestemmelsene rett til å motta arbeidsplaner som viser pilotenes arbeidstid og fritid over en periode på minst fire uker. Planene skal settes opp så tidlig som mulig, og de skal gjøres kjent for den enkelte pilot senest to uker før iverksettelse. Etter dette tidspunktet kan fridager ikke endres uten samtykke fra piloten. Ved SAS' tolkning av regelen har piloten *aldri* 100% sikkerhet for når han/hun får sine fridager i løpet av måneden, da det alltid er en mulighet for omdisponering fra produksjon til standby. Dette mener NSF strider mot intensjonen av avtalen, og det er i tillegg et brudd mot myndighetsbestemmelsene.

SAS henviser til avtalens §5 pkt. 17 c. Pkt. 17 omhandler omdisponeringer. En avlysning/kansellering er ikke å anse som en omdisponering, men en uregelmessighet, jfr. avtalens §5 pkt. 1 e.

NSF hevder således at ved omdisponering av produksjon til standby, kan ikke de etterfølgende fridagene inndras uten samtykke fra piloten.

Partene kom ikke til enighet.»

- (14) Norsk Flygerforbund og NSF og NHO Luftfart og SAS gjennomførte deretter forhandlingsmøte 19. oktober 2018. Partene viste til sine standpunkter fra møtet 1. desember 2017 og kom ikke til enighet.
- (15) LO og NHO avholdt forhandlingsmøte 4. februar 2019. Partene kom ikke til enighet. Av protokollen fra møtet fremgår følgende:

«LOs syn:

Innenfor rammene av avtale nr. 541 § 5 pkt. 18 (standby) er det ikke tariffmessig å omdisponere planlagt produksjon til standby (ikke planlagt standby), for deretter å disponere over fridager ved utkall på omdisponert standby etter § 5 pkt. 18.

Overenskomsten § 5 pkt. 18 må tolkes og anvendes i samsvar med de begrensninger som følger av preseptorisk lovgivning, herunder forskrift av 30. desember 2004 om arbeidstid med mer for besetningsmedlemmer i sivile luftfartøyer (BSL D 2-4).

SAS sitt syn medfører at den enkelte pilot mister forutberegnelighet med hensyn til egen fritid. En slik forståelse av overenskomsten er ikke forenelig med BSL D 2-4 § 6 og kan ikke fravikes etter forskriften § 10, da SAS sitt syn medfører at pilotenes helse og sikkerhet ikke ivaretas i samsvar med forskriftens krav.

Overenskomsten § 5 pkt. 18 (standby) hjemler derfor kun utkall på planlagt standby, det vil si standby som er schedulert og som følger av arbeidsplan (roster).

NHOs syn:

NHO er av den oppfatning at man kan omdisponere personell på long haul til standby, og at det da er avtalens regler om omdisponering av standby personell som gjelder, jf. § 5 pkt. 18 hvor det fremkommer følgende:

«Ved SB utkall kan piloten omdisponeres inntil de siste 2 fridager i den andre etterfølgende fritidsperiode.»

I dette møtet og i tidligere møter har SAS tilbudt piloten en ordning tilsvarende det som gjelder i Danmark. Fra prøveordningen med de danske pilotene hitsettes:

« *SAS forpligter sig til, at behandle standby dage op til 2 i antal efter §5 stk. 17a. og ikke som i overenskomsten efter §5 stk. 18 a. Således vil kun første fridag kunne inddrages ved omdisponering, når piloten har under 4 standby dage.

*SAS kan stadig, efter overenskomsten, anvende §5 stk. 18 a. når antallet af standby dage overstiger 2.»

Denne ordningen ble innført i Danmark fra 1. desember 2017 med gyldighet frem til 31. mai 2018. Ordningen er nå forlenget med samme løpetid som tariffavtalen.»

- (16) LO tok ut stevning for Arbeidsretten 8. januar 2020. Tilsvar ble inngitt 27. februar 2020. Hovedforhandling ble avholdt 1. og 2. desember 2020 og gjennomført i samsvar med Folkehelseinstituttets retningslinjer for smittevern. To parter og to vitner forklarte seg. Vitneforklaringene ble avgitt via videolink. Dommer Jarbo deltok via videolink.
- (17) **Partenes påstandsgrunnlag og påstander**
- (18) *Landsorganisasjonen i Norge med Norsk Flygerforbund* har i korte trekk anført:
- (19) Fridager i henhold til longhaul-pilotenes arbeidsplaner kan bare omdisponeres etter utkall på standby når standby følger av arbeidsplanen. Arbeidsgiver kan ikke disponere fridager ved standby utkall etter at produksjonsdager i arbeidsplanen blir omdisponert til standby. Dersom arbeidsgiver skulle ha en slik adgang vil pilotene ikke ha noen forutsigbarhet med hensyn til når de har fri. For pilotene er forutsigbarhet viktigere enn økonomisk kompensasjon.
- (20) Bestemmelsen i Pilotavtalen § 5 punkt 18 a kan ikke forstås på grunnlag av ordlyden alene, men må fortolkes i lys av flere relevante rettskilder: tariffhistorikk, partenes praksis og

sammenhengen med andre bestemmelser i tariffavtalen. Bestemmelsen må også tolkes i lys av forskrift om arbeidstid med mer for besetningsmedlemmer i sivil luftfart (BSL D 2-4). Det følger av denne at fridager i henhold til arbeidsplan ikke kan endres uten samtykke. Et eventuelt unntak etter forskriften § 10 må i tilfelle gjøres uttrykkelig.

- (21) Saken har avdekket at partene har ulikt syn på den generelle adgangen til å omdisponere, jf. § 5 punkt 17, men dette er ikke en del av den aktuelle tvisten.
- (22) «Grøna boken» som gjaldt fra 2012 til 2014, hadde tjenestegjøringsbestemmelser for longhaul i § 6 punkt 6.2. I avtalen som den lød fra 1. april 2012, fremgikk det uttrykkelig av ordlyden i punkt 6.2.10.2 siste kulepunkt at det var ved standby utkall i henhold til arbeidsplan at SAS hadde adgang til å omdisponere etterfølgende fridager.
- (23) Vilkåret om tilknytning til egen arbeidsplan må imidlertid også forstås i lys av andre deler av standby-reglene. For det første gjaldt det et krav om tilknytning til arbeidsplanen i bestemmelsen om enkeltstående standby før produksjon i punkt 6.2.10.2 fjerde kulepunkt. For det andre het det i siste setning i punkt 6.2.10.2: «SAS ska dock eftersträva att få piloten tillbaka på ursprungliga schedule så fort som möjligt.», som også må indikere at reglene i punkt 6.2.10.2 handlet om planlagt standby. Disse to momentene var fortsatt inne i bestemmelsen. Selv om det skulle være som saksøker hevder, at tilknytningen til egen arbeidsplan ved omdisponering av fridager etter utkall på standby ikke fremgikk av ordlyden i avtalen fra november 2012, må det dermed uansett innfortolkes et krav om tilknytning til arbeidsplan i avtalen.
- (24) Tariffavtalene som ble opprettet i 2015, K15, var en videreføring av tidligere tariffavtale på det omtvistede punktet. Dette støttes av parts- og vitneforklaringer om situasjonen rundt tilblivelsen av avtalen. Endringer på det omtvistede punktet ble ikke tatt opp under forhandlingene om ny avtale. Det må bety at det ikke skulle gjøres endringer på et punkt som var så viktig for pilotene.
- (25) I 2015 hadde partene en felles forståelse av hvordan § 5 punkt 18 a i den nye tariffavtalen var å forstå. Dette dokumenteres av e-poster mellom relevante aktører og av referat fra drøftinger i Produksjonsforum, som er et partssammensatt organ hjemlet i tariffavtalen.
- (26) I 2016 endret SAS sin tidligere oppfatning og praksis. SAS hevdet at det kun gjaldt en selvpålagt begrensning ved utkall på standby etter omdisponering fra produksjon. Ved omdisponering fra produksjon til standby som følge av kansellering har SAS valgt at etterfølgende fridager ikke skal inndras uten samtykke fra piloten.

- (27) Crew Planning Guide (CPG) er arbeidsgivers verktøy. Innholdet i CPG er ikke avtaletekst og endres ensidig av arbeidsgiver. Av CPG fra 2015 og 2016 fremgikk det at utkall på standby som er tildelt på grunnlag av avlysninger, flybytte, skoleringsbehov mv. ikke skulle følge regelen om inndragning av fridager ved utkall på standby, men reglene for omdisponering. Dette støtter saksøkers oppfatning om at adgangen til å inndra fridager kun gjelder ved utkall på planlagt standby. Også CPG for 2013 og 2014 viser på tilsvarende måte til reglene for omdisponering for utkall på standby etter tildelt standby på grunnlag av avlysninger, flybytte, skoleringsbehov mm.
- (28) I CPG for 2020 er det innført et skille mellom omdisponering fra produksjon til standby etter avlysning og etter flybytte, skoleringsbehov mm., og det uttales at det er en selvpålagt begrensning å ikke inndra fridager i forbindelse med avlysning. Dette er kun en tilpasning til den aktuelle tvisten.
- (29) Tariffavtalene for kabinpersonalet verner i større utstrekning om fridagene. Pilotene har samme behov for forutsigbarhet med hensyn til fridager. K15 har på noen punkter samme regulering som tariffavtalen 2014 – 2016 for kabinpersonalet. Det kan tyde på at tanken har vært å verne pilotenes fridager på samme måte som for kabinpersonalet.
- (30) Prøveordningene som SAS inngikk med de danske pilotene tyder ikke på at tariffoppliktelsene var så klare som SAS hevder.
- (31) Det er nedlagt slik påstand:
- «§ 5 punkt 18 a i overenskomsten mellom LO/NF/NSF og NHO/NHO Luftfart/SAS (avtalenr 541 for 2017-2020) er ikke slik å forstå at piloter kan miste planlagte fridager fastsatt i arbeidsplanen (rosteren) ved standby-utkall etter endring fra produksjonsdager til standby.»**
- (32) *Næringslivets Hovedorganisasjon og Scandinavian Airlines Systems Denmark-Norway-Sweden* har i korte trekk anført:
- (33) Pilotavtalen § 5 punkt 18 a omfatter etter en naturlig språklig forståelse alle situasjoner der pilotene kalles ut på standby. Ordlyden er klar og skiller ikke mellom situasjonen der piloten er planlagt for standby og der piloten omdisponeres til standby. Det er kun ett unntak fra regelen om at fridager kan disponeres ved utkall på standby. Unntaket følger av § 5 punkt 18 b og gjelder ved enkeltstående standby umiddelbart før produksjon.
- (34) En innskrenkende fortolkning har ingen forankring i ordlyden i § 5 punkt 18 a, og det foreligger ikke en felles partsforståelse som tilsier en innskrenkende forståelse.
- (35) Ordlyden har vært den samme fra de nasjonale avtalene kom på plass i 2015, gjennom tariffrevisjoner i 2016, 2017 og 2019.

- (36) Det er ingen holdepunkter for at det var enighet mellom partene om at tidligere materielt innhold skulle videreføres til nye nasjonale tariffavtaler da den fellesskandinaviske husavtalen, «Gröna boken», ble sagt opp til opphør i 2015.
- (37) Den felles avtalen, «3-4-5-Parts-aftalen» av 13. mai 2015, forutsatte at de nasjonale tariffavtalene var identiske når det gjaldt tjenestegjøringsvilkår på longhaul. Dette understreker betydningen av at klar ordlyd må legges til grunn når det ikke foreligger sterke holdepunkter for en annen forståelse.
- (38) SAS' tarifforståelse har kommet til uttrykk i Crew Planning Guide. I siste versjon fra 2020 fremgår det at SAS har pålagt seg selv en begrensning i adgangen til å omdisponere ved at fridager etter omdisponering til og utkall på standby etter kansellering av planlagt produksjon ikke omdisponeres. Dette tar utgangspunkt i at SAS har en adgang til omdisponering etter tariffavtalen. Denne forståelsen har ligget fast, i hvert fall siden 2015.
- (39) Bestemmelsen i § 5 punkt 18 a må ses i sammenheng med den generelle adgangen til å omdisponere produksjonsdager etter § 5 punkt 17. De særskilte forholdene knyttet til longhaul-trafikken gjør det nødvendig med en stor grad av fleksibilitet.
- (40) Kravet til samtykke for å endre fridag i henhold til arbeidsplan i forskrift om arbeidstid med mer for besetningsmedlemmer i sivil luftfart (BSL D 2-4) § 6 er fraveket i Pilotavtalen med hjemmel i forskriften § 10.
- (41) Prøveordningen som det ble inngått avtale om med den danske pilotforeningen bekrefter SAS' oppfatning av § 5 punkt 18 a.
- (42) SAS' forståelse innebærer ikke at pilotenes forutsigbarhet for arbeidstid og fritid blir ytterligere svekket. Begrensningen i tjenestetid og arbeidstid i henhold til tariffavtalen og det europeiske sikkerhetsregleverket som SAS er bundet av, innebærer at fridager ikke kan inndras eller omdisponeres ubegrenset. Uansett er det faktiske omfanget av omdisponering til standby og utkall med virkning for fridagene lite.
- (43) Dette er også en konsekvens av tariffavtalens bestemmelser om kompensasjon ved omdisponering av fridager. Det er kostbart for SAS å disponere over pilotenes planlagte fridager.
- (44) Det er nedlagt slik påstand:

«De saksøkte frifinnes.»

- (45) **Arbeidsrettens merknader**

- (46) *Arbeidsretten* er kommet til at de saksøkte må frifinnes, og vil bemerke:
- (47) Den omtvistede bestemmelsen gjelder etter sin ordlyd ved utkall på standby og regulerer arbeidsgivers adgang til å disponere over pilotenes etterfølgende fridager. Ordlyden i § 5 punkt 18 a skiller ikke mellom planlagt standby i henhold til arbeidsplan, eller standby som følge av omdisponering av planlagte produksjonsdager. I punkt 18 b er det gjort uttrykkelig unntak for enkeltstående standby-dager som legges umiddelbart før en produksjonsdag. I det tilfellet kan ikke etterfølgende fridager disponeres ved utkall.
- (48) Paragraf 5 punkt 4 har bestemmelser om arbeidsplan (roster). Arbeidsplanen utarbeides for en kalendermåned og skal gjøres tilgjengelig for piloten senest den 16. i måneden før den gjelder for. Av arbeidsplanen fremgår dager det skal flys, standbydager, såkalt blanke dager og fridager. Også dager oppsatt til trening og opplæring vil fremgå av arbeidsplanen.
- (49) Etter Pilotavtalen § 5 punkt 17 a er det en relativt vid adgang for arbeidsgiver til å omdisponere fra planlagte produksjonsdager dersom trafikkavviklingen gjør det nødvendig. Produksjonsdager kan omdisponeres til fridager, standby eller annen produksjon. Dette følger forutsetningsvis av punkt 17. I henhold til definisjon i § 5 punkt 1 f er omdisponering endring i den publiserte arbeidsplanen som ikke anses som en uregelmessighet. Uregelmessighet er i samme bestemmelse bokstav e definert som blant annet «forsinkelser, avlysninger og diversions.».
- (50) Ved klar ordlyd må det foreligge andre tolkningsmomenter av betydning hvis *Arbeidsretten* skal legge til grunn et annet resultat enn det som følger av en naturlig språklig forståelse.
- (51) Saksøker har for det første vist til at tariffhistorikken underbygger deres oppfatning. *Arbeidsretten* finner ikke at tariffhistorikken gir klare holdepunkter for den forståelsen saksøker gjør gjeldende.
- (52) Frem til 2015 gjaldt den såkalte «Gröna boken», som var en felles nordisk tariffavtale under svensk jurisdiksjon. Denne tariffavtalen ble sagt opp til opphør, og i 2015 ble det inngått nye, nasjonale avtaler. Partene er uenige om hva dette innebar. Saksøker anfører at de nye avtalene var en videreføring av den gamle, og at man bare skulle kutte overflødig tekst. De saksøkte hevder at man etter oppsigelsen av den fellesnordiske avtalen startet med «blanke ark», og at alt som gjaldt i henhold til den gamle avtalen var irrelevant.
- (53) Saksøker har anført at det gjaldt en tilknytning til «egen roster» i den aktuelle bestemmelsen i tariffavtalen som gjaldt før 2015. Partene har ikke kunnet legge frem en

omforent versjon av den siste avtalen som gjaldt fra 2012 til 2014. Avtaleversjoner som er lagt frem tyder på at «egen roster» har vært inne i perioder, men at det ikke fremgikk av ordlyden i den siste versjonen av «Gröna boken». Det er ikke lagt frem opplysninger som kan belyse om disse spørsmålene ble drøftet under forhandlingene om nye avtaler eller den etterfølgende meklingen.

- (54) Arbeidsretten legger til grunn at «Gröna boken» ble sagt opp til opphør og ikke var gjenstand for reforhandling. At SAS i 2015 var i en vanskelig økonomisk situasjon støtter oppfatningen om at bestemmelsene i «Gröna boken» ikke ble videreført i de nasjonale tariffavtalene. Det samme gjør SAS' ønske om å styrke satsingen på longhaul. Det fremgikk ikke av ordlyden i den nye avtalen fra 2015 noen henvisning til arbeidsplanen i § 5 punkt 18 a. Avtalen er senere ikke endret på dette punktet.
- (55) Selv om det ble inngått nasjonale tariffavtaler i Sverige, Danmark og Norge, er det klart at avtalene, i hvert fall når det gjaldt regelverket for longhaul, skulle være likelydende. Dette følger uttrykkelig av «3-4-5-Parts-aftale om felles karriereveje», som er en felles avtale underlagt dansk jurisdiksjon for alle de nordiske longhaul-pilotene. Denne avtalen ble også inngått i 2015 og innebærer på viktige punkter en felles pool for de nordiske longhaul-pilotene. Under overskriften «Forudsætninger» fremgår følgende:
- «Nærværende aftale giver kun de pilotforeninger, der indgår en national overenskomst, rettigheder. Aftalen bortfalder, såfremt national overenskomst bortfalder uanset årsag hertil. Det er en forudsætning for at ovenstående aftale træder i kraft, at de berettigede og forpligtede pilotforeninger har samme aftale om tjenestegøringsvilkår på LH, som SAS og DPF har indgået den 31. marts 2015.**
- ...»
- (56) Det er ikke entydige opplysninger i saken om at de svenske og danske pilotforeningen har hatt den samme forståelsen av § 5 punkt 18 a som saksøker legger til grunn i saken her. Arbeidsretten vil i den sammenheng vise til at den danske pilotforeningen i en periode har hatt en prøveordning knyttet til omdisponering av fridager etter utkall på standby som tyder på at de har samme forståelse av bestemmelsen som SAS.
- (57) Pilotavtalen er i praksis en bedriftsavtale siden den utelukkende gjelder for SAS. Det kan dermed være grunn til å se nærmere på praksis mellom de lokale partene når innholdet i bestemmelsen skal fastlegges.
- (58) Det er lagt frem e-poster, Facebook-innlegg og møtereferater som viser at spørsmålet om praksis rundt standby utkall etter omdisponering har vært diskutert. Også den såkalte Crew Planning Guide kan sies å være et uttrykk for praksis. Opplysninger som fremkommer av

disse dokumentene har blitt bekreftet og utdypet i parts- og vitneforklaringer fra begge sider.

- (59) E-poster, Facebook-innlegg og møtoreferater gir ikke et klart uttrykk for noen felles forståelse av den aktuelle avtalebestemmelsen. I mange tilfeller kan det se ut til at SAS' håndtering av spørsmålet har blitt diskutert i lys av luftfartsregelverket og ikke selve bestemmelsen i tariffavtalen. Når SAS har valgt å ikke disponere etterfølgende fridager ved standby utkall etter omdisponering på grunn av kansellering, er dette, slik Arbeidsretten ser det, ingen erkjennelse av saksøkers forståelse av avtalen, men snarere en tilrettelegging av praksis for å imøtekomme pilotenes ønsker.
- (60) Saksøker har i flere sammenhenger anført at SAS' praksis med å disponere fridager ved standby utkall etter omdisponering er i strid med forskrift om arbeidstid med mer for besetningsmedlemmer i sivil luftfart (BSL D 2-4). Tariffavtaler kan ikke stride mot preseptorisk lovgivning. Imidlertid åpnes det i forskriften for at den kan fravikes ved avtale mellom partene, forutsatt at pilotenes helse og sikkerhet ivaretas, jf. BSL D 2-4 § 10 (2). Det må legges til grunn at Pilotavtalen kan danne grunnlag for slikt fravik. Det er ikke opplysninger i saken som tilsier at luftfartsmyndighetene anser at avtalen setter pilotenes helse og sikkerhet i fare.
- (61) Saksøker har vist til at kabinpersonalet i SAS har et bedre vern for fridager i sin tariffavtale og at sammenfallende ordlyd på enkelte punkter må bety at meningen har vært at pilotene og kabinpersonalet skal ha samme vern. Dette kan ikke føre frem. Avtalen for kabinpersonalet gjelder for en helt annen gruppe ansatte, blant annet med andre arbeidstidsbestemmelser enn pilotene.
- (62) Hensynet til forutberegnelighet for pilotenes arbeidstid og fritid har stått sentralt i saksøkers argumentasjon. Arbeidsretten har stor forståelse for at dette er et viktig hensyn, men heller ikke dette kan tillegges avgjørende vekt. Det ligger i sakens natur at longhaul-piloter ikke kan forvente samme forutberegnelighet for arbeids- og fritid som mange andre arbeidstakere. Av andre bestemmelser i Pilotavtalen, for eksempel § 5 punkt 17, følger det at det generelt er liten forutberegnelighet for longhaul-pilotene. Det er ingen ting i saken her som tyder på at disponering av fridager etter standby utkall på grunnlag av standby omdisponert fra produksjon reduserer forutberegneligheten ytterligere. Muligheten blir lite brukt i praksis, også fordi det er kostbart for SAS. Etter det opplyste var det for eksempel bare ett tilfelle i 2019. Det er også klare rammer for pilotenes arbeidstid og hviletid både i

tariffavtalen og i norsk og internasjonalt regelverk for flysikkerhet som gjør at det totale omfanget av arbeidsdager i løpet av et år ikke blir svært høyt.

(63) Dommen er enstemmig.

SLUTNING

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

Jakob Wahl
(sign.)

Eli Mette Jarbo
(sign.)

Ingse Stabel
(sign.)

Unni Rasmussen
(sign.)

Niels Selmer Schweigaard
(sign.)

Erna Hagensen
(sign.)

Bent Ove Hanasand
(sign.)

Rett utskrift bekrefte: