



## ARBEIDSRETTE

### DOM

---

**Avsagt:** 29. juni 2021

**Saksnr.:** 3/2021

**Lnr.:** AR-2021-21

**Dommere:** Jakob Wahl  
Tron Løkken Sundet  
Hedda Remen  
Didrik Coucheron  
Bent Ove Hanasand  
Stein Johansen  
Hege Aamotsmo

**Saken gjelder:** Pilotavtalens bestemmelser om rett til avgangsvederlag

---

Parat Advokat Christen Horn Johannessen

**mot**

1. Næringslivets Hovedorganisasjon Advokat Anette Eckhoff
2. Scandinavian Airlines System Denmark–  
Norway–Sweden

## DOM

- (1) Saken gjelder spørsmål om vilkårene for opptak i ordningen med avgangsvederlag ved varig tap av nødvendig helseattest for pilot.
- (2) **Sakens tariffrettslige ramme**
- (3) Mellom Yrkesorganisasjonenes Sentralforbund (YS), Parat og Scannor Flygerforening (SNF) på den ene side og Næringslivets Hovedorganisasjon (NHO), NHO Luftfart og Scandinavian Airlines System Denmark–Norway–Sweden (SAS) på den andre, er det for perioden 2017–2020 inngått overenskomst (Pilotavtalen). I § 4 «Pensjon og forsikring» er det i punkt 2 «Forsikring» følgende bestemmelser:

**«Inndragelse av helsesertifikat/medical Avgangsvederlag ved varig inndragning av helsesertifikat/medical**

Denne bestemmelsen erstatter undertegnet protokoll gjeldende loss of licence av 13. mai 2015 (SNF) og gjelder fra 1. januar 2016.

**Avgangsvederlag:**

- Avgangsvederlaget for 2017 er fastsatt til NOK 4.628.800 (50 G).
- Avgangsvederlaget reguleres årlig med gjeldende grunnbeløp i Folketrygden pr. 1. januar hvert år. Første regulering finner sted 1. januar 2018.
- Avgangsvederlaget utgjør på ansettelsestidspunktet NOK 1.851.520 (20 G) og opptrappes med 1/60 pr. mnd. Fra første ansettelsesmåned. Fra ansettelsesår fem utgjør vederlaget 4.628.800 for året 2017 som avtrappes fra 56 til 63 år, der avgangsvederlaget ved aldre 63 år er 0 kr. Utbetalingens størrelse trappes lineært ned med 1/84 del per måned fra fylte 56 år til kr 0 ved fylte 63 år og justeres månedlig.
- Avgangsvederlaget baserer seg på de vilkår som gjelder ved pilotens første sykedag.
- Piloten må være i live ved rett til utbetaling.

Ved gjenansettelse som pilot mindre enn 2 år etter at sertifikatet er inndratt gjelder følgende:

Pilot som tidligere har fått utbetalt loss of licence forsikring etter tidligere avtaler mellom partene eller avgangsvederlag i denne avtale kan ikke bli omfattet av sertifikattapsordningen ved en eventuell gjenansettelse. Tilsvarende gjelder hvis piloten har mottatt loss of licence forsikring eller avgangsvederlag fra annen arbeidsgiver i SAS konsernet. Unntak fra denne bestemmelse gjelder for piloter som ikke har mottatt fullt avgangsvederlag i henhold til denne avtale før ansettelsesår fem.

Samlet utbetaling fra denne ordning kan maksimalt utgjøre 50 G basert på det grunnbeløp som var gjeldende ved første utbetaling av avgangsvederlaget.

**Utbetaling av avgangsvederlag**

Senest 60 dager etter at piloten har meddelt SAS at luftfartsmyndighetenes representant har inndratt helsesertifikatet/medical utbetales et brutt avgangsvederlag i henhold til denne avtale.

Avgangsvederlaget inngår ikke i grunnlaget for beregning av premie til selskapets innskuddspensjon og gir heller ikke opptjening av feriepenger.

For opptak i ordningen kreves det at den ansatte:

- Har ansettelse i SAS som flykaptein eller flystyrmann,

- **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 loss of Licence forsikring eller avgangsvederlag etter dette bilag eller tidligere kollektivavtaler, i SAS konsernet (inkludert Widerøe).»**

(4) **Kort presentasjon av virksomheten i SAS**

(5) Scandinavian Airlines System Denmark–Norway–Sweden (SAS) er et skandinavisk flyselskap. SAS AB er morselskapet i SAS-konsernet og eier datterselskapene SAS Danmark A/S, SAS Norge AS og SAS Sverige AB. Flyvirksomheten drives gjennom et konsortium eid av datterselskapene kalt Scandinavian Airlines System Denmark–Norway–Sweden.

(6) SAS AB overtok i 2001 aksjene i flyselskapet Braathens ASA (Braathens). Virksomheten i Braathens ble deretter noen år drevet videre som et eget datterselskap. Med virkning fra 1. januar 2005 skiftet Braathens ASA navn til SAS Braathens AS. Samtidig ble den norske virksomheten i SAS-konsortiet skilt ut og fusjonert inn i SAS Braathens AS. De tidligere Braathens-pilotene fortsatte sitt ansettelsesforhold i selskapet mens pilotene i SAS ble virksomhetsoverdratt til SAS Braathens AS. SAS Braathens ble 1. mai 2007 omdøpt til SAS Norge AS, og fra 1. oktober 2009 har selskapet vært den norske delen av Scandinavian Airlines System.

(7) **Tariffhistorikken**

(8) Flygerne i den del av virksomheten som stammer fra Braathens, var og er organisert i SNF, tidligere Braathens Flygerforening (BSF). Det var egen tariffavtale mellom SAS og SNF – Pilotavtalen, benevnt Rød bok og en for Norske SAS Flygeres Forening (NSF) – Grønn bok.

(9) I desember 2004 ble det gjennomført «trepartsforhandlinger» mellom BSF, NSF, Svensk pilotforening (SPF), Dansk pilotforening (DPF), SAS Braathens AS, Braathens AS og SAS om lønns- arbeidsvilkår for piloter ved etablering av SAS Braathens. Det fremgår av protokollen fra forhandlingene at partene hadde inngått avtalen i forbindelse med overføring av ansettelsesforholdet for pilotgruppene i Braathens og SAS konsortiet i Norge (SAS Norge) til SAS Braathens AS (SKBU). Avtalens punkt 1 Overføring av ansettelsesforholdene lyder:

**«1.1 Det gjennomføres en virksomhetsoverdragelse av flyvirksomheten i Braathens og Oslobasen i SAS-konsortiet i Norge (som etter virksomhetsoverdragelsen av SAS Communter**

20. september 2004 inkluderer SC-pilotene) til SAS Braathens (SKBU) i desember 2004. Flyindividene vil bli overført enkeltvis etter hvert som dette muligjgjøres i forhold til selskapets AOC.

1.2 Samtidig med gjennomføring av virksomhetsoverdragelsen etter pkt. 1.1 overføres ansettelsesforholdet til flygerne i BU og de SK-flygere som tilhører SAS Norge inklusiv long hold til SKBU. I tillegg opprettholder SK-pilotene sitt ansettelsesforhold i SAS-konsortiet (dobbel ansettelsesforhold).

1.3 Virksomhetsoverdragelsen gjennomføres i henhold til arbeidsmiljølovens bestemmelser med de ansiennitetstilpasninger som er beskrevet i pkt. 2 nedenfor. Kollektivavtaler, inklusive avtaler om pensjon og personalforsikringer, videreføres med de endringer som følger av denne avtale.

1.4 «Vestlandsproduksjonen» drives som en integrert del av SAS Braathens virksomhet.»

- (10) Avtalens punkt 3.4 har slik bestemmelse om forsikringer:

«Risikoforsikringer tilpasset de til enhver tid gjeldende regler for piloter i SK Norge inklusive LOL-ordningen.»

- (11) I punkt 4.1 heter at «[d]et er enighet om fredsplikt frem til utløpet av de nåværende tariffavtaler, 01.APR. 2006. Partene er enige om at det i SAS Braathens bør være én fagforening.»

- (12) Det lyktes ikke partene å bli enige om å etablere én tariffavtale, og i den norske delen av virksomheten var det to selvstendige tariffavtaler for flygerne. Tidligere Braathenspiloter beholdt sin tariffavtale gjennom medlemskap i SNF (Rød bok) og tidligere SAS-piloter beholdt sin tariffavtale gjennom medlemskap i NSF (Grønn bok). Bestemmelse om LOL-forsikring i Rød bok lød:

«6.1 Loss of License forsikring

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

Pkt.1 For opptak i forsikringen gjelder at vedkommende:

- har ansettelse i SAS Braathens AS som flykaptein eller flystyrmann
- ikke tidligere har mottatt engangserstatning fra denne «loss of license»-forsikring.»

- (13) I den tilsvarende bestemmelsen i Grønn bok hadde annet strekpunkt i punkt 6.1 slik ordlyd:

«- ikke tidligere har mottatt engangserstatning fra en «loss of license»-forsikring.»

- (14) SAS og SNF inngikk 19. november 2012 avtale om implementering av ny kollektivavtale.

Punkt 7 lød:

«LOSS OF LICENSE

Det er ønskelig at ny loss of license ordning iverksettes så snart som mulig, likevel ikke før 1. januar 2013, jf. kollektivavtalen 13, del B, Loss of License. SAS skal fortsette drøftelsene med pilotforeningene om utformingen av loss of license med sikte på å komme til enighet om ny ordning. Hensikten med drøftelsene er å finne frem til en løsning som er best 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 of license. Kommer ikke SAS og pilotforeningene

til enighet om ny loss of license ordning innen 15. desember 2012, kan SAS beslutte å innføre ny loss of license forsikring innen de rammer som fremgår av kollektivavtalen 13, del B, Loss of license. Loss of license ordningen behøver ikke å ha identisk utforming i de tre skandinaviske landene.»

- (15) SAS og SNF inngikk 26. august 2013 protokoll om Loss of Licence. SAS og NSF inngikk tilsvarende protokoll. Av betydning for vår sak fremgår følgende av disse protokollene:

«Betalingen 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 forsikringsselskap.

For opptak i ordningen kreves det at den ansatte:

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

(b) har gjennomgått kvalifisert flygerutdannelse (minst tilsvarende kravene til B+1 sertifikat, for eksempel de skandinaviske lands flyvåpens flyskole) 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 license» utbetaling etter den tidligere ordning i kollektivavtalen.

Vilkåret i bokstav (c) gjelder likevel ikke for pilot som før 1. april 2013 har mottatt «loss of license» utbetaling og som deretter har hatt en periode uten eller med begrenset flysertifikat og som før 1. april 2013 deretter er blitt gjenansatt eller 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.

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

- (16) Nåværende ordlyd om vilkår for opptak i ordningen for avgangsvederlag kom inn ved tariffrevisjonen i 2015.
- (17) **Nærmere om bakgrunnen for tvisten**
- (18) A ble ansatt som pilot i Braathens i 1994. Braathens var bundet av tariffavtale mellom NHO, daværende Flyselskapenes Landsforening og Braathens ASA på den ene side og daværende Norsk Flygerforbund (NF) og daværende Braathens Flygerforening (BSF) – benevnt Rød bok. Avtalen hadde bestemmelser om forsikringer, herunder Loss of License (LoL), og denne forpliktet Braathens til å tegne forsikring for forpliktelsene i henhold til avtalen.
- (19) A ble i november 1998 kjent medisinsk udyktig og måtte fratre som flyger. Han fikk da utbetalt 44 ganger folketrygdens grunnbeløp fra LoL-forsikring han var berettiget til i henhold til den dagjeldende tariffavtalen i Braathens. A gikk over i stilling som kvalitetsrevisor i selskapet. I november 2002 ble han igjen godkjent for lufttjeneste og tiltrådte i mars 2003 igjen stilling som flyger i Braathens. Han ble i desember 2003 etterinnmeldt i selskapets LoL-ordning.

(20) Ansettelsesforholdene i pilotgruppen i Braathens og SAS Norge ble i januar 2005 overført til SAS Braathens – senere til det som nå betegnes SAS, jf. avsnitt 9 foran. I april 2008 fikk A melding om at han ville bli meldt ut av LoL-ordningen fordi han i 1998 hadde mottatt engangserstatning. Utmeldingen fra LoL-ordningen ble bestridt av Parat som brakte tvisten inn for Arbeidsretten. Arbeidsretten avsa dom 28. september 2011 (ARD-2011-229) med slik slutning:

**«1. Pilotavtalen – Rød bok – bilag B-1 punkt 6.6.1 pkt. 1 b) skal fortolkes slik at den som ikke tidligere har fått utbetalt forsikring fra denne del av avtalen, og som for øvrig fyller vilkårene for forsikring, skal være omfattet av forsikringen.**

**2. SAS Scandinavian Airlines Norge AS er forpliktet til å etterinnmelde A i forsikringen om Loss of Licence med virkning fra april 2008.»**

(21) Ved brev av 25. oktober 2011 ble A underrettet om at han var tilknyttet LoL-forsikringen som SAS hadde tegnet i et forsikringsselskap.

(22) A mistet i 2019 helseattest og kunne ikke lenger gjøre tjeneste som pilot. Den 20. november 2019 ble han av denne grunn sagt opp fra stillingen i SAS. Arild Eileraas i SAS sendte 20. november 2019 slik e-post til A:

**«Hei A,**

**Viser til tidligere dialog i forbindelse med tap av medical.**

**Vedlagt er som avtalt oppsigelse med virkning fra 1. desember 2019.**

**Du vil i oppsigelsesperioden på 6 måneder få 70 % lønn.**

**Når det gjelder øvrige avklaringer avventer jeg forslag til møtetidspunkt fra deg.»**

(23) A sendte e-post til Eileraas 5. desember 2019 og spurte om han var kjent med status/fremdrift av utbetaling av hans avgangsvederlag for tap av medical. Eileraas svarte samme dag:

**«Det er dette vi må diskutere i møtet vi skal ha ettersom jeg er kjent med har du fått utbetalt dette tidligere i Braathens.»**

(24) SNF og SAS avholdt 28. mai 2020 forhandlingsmøte om forståelsen av Pilotavtalens bestemmelser om opptak i ordningen med Loss of License. Protokollen fra møtet lyder:

**«SNF anførte:**

**SAS forsøkte i 2008 å holde A utenfor LoL ordningen i selskapet. Gjennom ARD-2011-229 ble SAS pålagt å melde A inn i ordningen:**

- 1. Pilotavtalen – Rød bok – bilag B-1 punkt 6, 6.1 pkt. 1 b) skal fortolkes slik at den som ikke tidligere har fått utbetalt forsikring fra denne delen av avtalen, og som for øvrig fyller vilkårene for forsikring, skal være omfattet av forsikringen.**
- 2. SAS Scandinavian Airlines Norge AS er forpliktet til å etterinnmelde A i forsikringen om Loss of Licence med virkning fra april 2008.**

A har nå mistet sin medical, men på tross av dette mener SAS han ikke skal ha utbetalt LoL fordi han etter deres syn likevel ikke er omfattet av ordningen. SAS henviser i denne sammenheng til følgende formulering i Pilotavtalen fra (dato):

- Ikke tidligere har mottatt loss of licence forsikring eller avgangsvederlag etter dette bilag eller tidligere kollektivavtaler, i SAS konsernet (inkludert Widerøe).

Etter SNFs syn treffer ikke denne formuleringen A. Han har ikke tidligere fått utbetaling etter bilaget verken i SAS eller fra noe annet selskap i konsernet. Det han derimot har mottatt tidligere, og som dommen referert over omhandlet, var en LoL utbetaling fra Braathens i 1998 som på utbetalingstidspunktet lå utenfor «SAS konsernet». Dette er en utbetaling som ikke omfattes av den formulering SAS påberoper seg. SAS standpunkt er i realiteten en omkamp om Arbeidsrettens dom.

SAS anførte:

SAS mener at det var enighet mellom partene at tidligere LoL utbetalinger i selskapene skulle diskvalifisere for nye utbetalinger fra den nye ordningen som ble etablert, og det er det som er regulert i avtalen. Likebehandling var et nøkkelpunkt i etableringen av SAS Braathens, og i de tariffmessige drøftelsene før, under og etter etableringen av selskapet. Det har derfor alt mot seg at selskapet skulle gi denne type særbehandling for piloter som kom fra Braathens.

Partene kom ikke til enighet.»

- (25) Forhandlingsmøte mellom NHO Luftfart og Parat ble avholdt 17. august 2020. Partene viste til den lokale protokollen og tiltrådte de lokale parters anførsler. Forhandlingsmøte mellom NHO og YS ble avholdt 28. oktober 2020. Partene viste til den lokale protokollen og protokollen mellom landsforeningen og Parat og opprettholdt de anførsler som fremgikk av disse.
- (26) YS overdro 8. februar 2021 søksmålskompetansen i saken til Parat. Parat tok ut stevning for Arbeidsretten 2. mars 2021. NHO innga tilsvaer 12. april 2021. Hovedforhandling ble avholdt 11. og 14. juni 2021 og ble avvirket i samsvar med Folkehelseinstituttets retningslinjer for smittevern. En partsrepresentant og tre vitner forklarte seg. Vitnene forklarte seg via videolink.
- (27) **Partenes påstandsgrunnlag og påstander**
- (28) *Parat* har i korte trekk anført:
- (29) A har vært omfattet av ordningen med kompensasjon for tap av helseattest siden han kom tilbake som pilot i Braathens i 2003 og var det da han i 2019 måtte slutte som pilot. Vilkaerene for å bli omfattet av ordningen med avgangsvederlag i Pilotavtalen 2017–2020 er de samme som partene ble enige om ved tariffrevisjonen i 2015. Den endringen som da skjedde, medførte ikke at A ble utelukket fra ordningen.
- (30) Ordlyden er klar, og en objektiv språklig forståelse av den må legges til grunn. Tredje kulepunkt i § 4 punkt 2 om utelukkelse fra opptak i ordningen rammer ikke A. Han har

ikke tidligere mottatt LoL-forsikring eller avgangsvederlag etter «kollektivavtaler i SAS-konsernet». Den utbetaling A mottok i 1998 var som ansatt i Braathens og i henhold til den kollektivtale som den gang gjaldt mellom Braathens og SNF. Braathens var på dette tidspunktet ikke en del av SAS-konsernet. Det ble Braathens først i 2001 da selskapet ble et heleid datterselskap av SAS. Det avgjørende er hvilke selskaper som inngikk i SAS-konsernet på utbetalingstidspunktet i 1998 og ikke selskapsstrukturen i 2015 da Pilotavtalen fikk sin nåværende ordlyd.

- (31) Når ordlyden er klar, kreves det sterke holdepunkter for å fravike den. Slike holdepunkter foreligger ikke i denne saken. Det kan ikke legges til grunn noen felles partsforutsetning om at partene mente å utelukke Braathens-piloter, som hadde mottatt LoL-utbetaling før Braathens ble en del av SAS-konsernet, fra opptak i ordningen. Under forhandlingene i 2015 ble det fra SAS' side utarbeidet flere forslag til bestemmelsen. Teksten i § 4 pkt. 2, som partene til slutt ble enige om, var det SAS som førte i pennen. Dersom SAS mente at piloter som hadde mottatt utbetaling fra et selskap som på utbetalingstidspunktet ikke var en del av SAS-konsernet skulle være utelukket fra å være med i ordningen, burde selskapet ha sørget for at det hadde kommet klart til uttrykk i avtaleteksten. «Forfatterregelen» tilsier at det er SAS som har risikoen for at det selskapet nå gjør gjeldende, ikke kan utledes av ordlyden. Dersom den bestående rettsstilstanden skal fravikes ved en tariffavtalerevisjon, må det tilkjennegis av den part som ønsker endring. Det skjedde ikke fra SAS' side. SNF hadde for sin del ingen foranledning til å innta noen presiseringer. Ordlyden dekker det syn SNF hadde, den gang som nå.
- (32) Likebehandlingshensynet ivaretas fullt ut med den forståelse SNF legger til grunn. Tidligere Braathens-piloter, som har mottatt LoL-forsikring eller avgangsvederlag etter at Braathens ble en del av SAS-konsernet i 2001, utelukkes fra opptak i ordningen på lik linje med SAS-pilotene.
- (33) Det er nedlagt slik endret påstand:
- «1. Pilot A var omfattet av retten til avgangsvederlag ved inndragning av helsesertifikat/medical etter § 4 punkt 2 i Pilotavtalen i Scandinavian Airlines System Denmark–Norway–Sweden for perioden 2017–2020.**
- 2. Scandinavian Airlines System Denmark–Norway–Sweden plikter å utbetale avgangsvederlag til pilot A etter § 4 punkt 2 i Pilotavtalen for perioden 2017–2020.»**
- (34) *Næringslivets Hovedorganisasjon og Scandinavian Airlines System Denmark–Norway–Sweden* har i korte trekk anført:



- (35) Ordlyden er klar. Pilotavtalen § 4 punkt. 2 må tolkes ut fra situasjonen på avtaletidspunktet – 2015 – da bestemmelsen fikk sin nåværende utforming. Partene ble da enige om at piloter som tidligere hadde mottatt LoL-forsikring/avgangsvederlag i henhold til kollektivavtaler i SAS-konsernet, var utelukket fra opptak i ordningen. A fikk i sin tid utbetalt LoL-forsikring fra Braathens. Braathens ble en del av SAS-konsernet i 2001, og følgelig omfattes han av unntaket. Det er SAS-konsernet slik det fremsto på avtaletidspunktet som er avgjørende for om utbetaling i henhold til kollektivavtaler i konsernet stenger for opptak i ordningen. Tidspunktet for når LoL-forsikring ble utbetalt, er uten betydning for hva som omfattes av «tidligere kollektivavtaler i SAS-konsernet». Situasjonen på avtaletidspunktet er avgjørende for forståelsen av innholdet i en tariffavtale, jfr. ARD-1986-124 og ARD-2014-242. Ordlyden i Pilotavtalen er nå helt forskjellig fra den som gjaldt ved fusjonen av Braathens og SAS' norske flyvirksomhet i 2004.
- (36) Parat tar til orde for en innskrenkende fortolkning av bestemmelsen som det ikke er holdepunkter for. Situasjonen til A ble ikke tatt opp av SNF under forhandlingene. Dersom foreningen mente at han fortsatt skulle ha rett til å være med i ordningen, skulle det vært uttrykkelig presisert overfor SAS. Den part som tar til orde for en innskrenkende forståelse av en tariffbestemmelse, må bære risikoen for egne forutsetninger og at disse ikke har kommet klart til uttrykk overfor motparten. For det tilfelle at Arbeidsretten skulle mene at ordlyden ikke er entydig og klar, så var det SNF som hadde foranledning til å uttrykke seg klarere om sin forståelse.
- (37) For SAS var det ved forhandlingene i 2015 særlig tre forhold som var sentrale. Avgangsvederlagsordningen måtte være økonomisk bærekraftig, pilotene organisert i NSF og SNF skulle likebehandles og bestemmelsene måtte redigeres og forenkles. SAS' representanter var under forhandlingene tydelige på at pilotene i foreningene skulle behandles likt. I 2013 var det en avtale for hver av foreningene. Disse hadde henvisninger til «tidligere ordning i kollektivavtalen», dvs. tidligere ordning i de respektive avtalene. I 2015 gikk man over til helt identisk regulering uten henvisning til tidligere avtaleregulering. Henvisningen til SAS-konsernet var ment å fange opp alle selskaper, inkludert Braathens som hadde vært en del av konsernet i 14 år. For rett til opptak i ordningen var det irrelevant når tidligere utbetaling hadde funnet sted så lenge den hadde sitt grunnlag i forpliktelsene i tidligere kollektivavtaler til selskaper som i 2015 var en del av konsernet. Dersom piloter som kom fra Braathens og som tidligere har mottatt LoL-forsikring/avgangsvederlag etter tidligere kollektivavtale i Braathens fra tiden før 2001 gis

rett til å være med i ordningen, vil de komme bedre ut enn SAS-piloter som tidligere har mottatt tilsvarende kompensasjon for tap av helsesertifikat. Dette vil stride mot likebehandlingsprinsippet som ligger til grunn for en felles ordning for begge pilotforeningene.

- (38) Den forståelse Parat nå gjør gjeldende, strider mot grunnleggende prinsipper om likebehandling av arbeidstakere hos samme arbeidsgiver. Det er en grunnleggende forutsetning at tap av helsesertifikat kun skal kompenseres én gang fra arbeidsgivere i ett konsern.
- (39) I tiden før avtalerevisjonen i 2015 registrerte SAS at flere piloter som hadde tapt helsegodkjenning, kom tilbake i tjeneste som pilot. Bestemmelsen om å utelukke de som tidligere hadde mottatt LoL-forsikring/avgangsvederlag fra opptak i ordningen, ble tatt inn for å hindre dobbeltkompensasjon. Det vil fremstå som urimelig dersom tidligere Braathens-piloter kan motta ytelsen to ganger, mens SAS-pilotene ikke har rett til det samme.
- (40) Det kan ikke legges avgjørende vekt på at det var representanter fra SAS som førte avtaleteksten i pennen. Det ble fra 5. mai 2015 og frem til avtalen ble signert 13. mai 2015 oversendt en rekke utkast til SNF som foreningen ble gitt anledning til å gi tilbakemelding på. Det kom ingen innspill fra foreningen om at den ordlyden som det ble enighet om, måtte forstås slik at den innebar en rett for tidligere Braathens-piloter til å motta dobbeltkompensasjon. Lojalitetsplikten i kontraktsforhold tilsier at SNF skulle ha klargjort den forståelse som nå gjøres gjeldende. SAS ville i så fall ha fått presisert sin klare forutsetning om at en pilot ikke kunne motta ytelse flere ganger.
- (41) Tariffhistorien støtter de saksøktes tariffforståelse. Avtalen som ble inngått i 2015 er en ny felles avtale for begge pilotforeningene, og den står på egne ben. Ordlyden i avtalen ble endret i 2015 i forhold til tidligere avtale. SNF skulle ha reservert seg dersom foreningen mente at vilkårene for opptak i ordningen skulle være de samme som tidligere. Når det ikke ble gjort, kan SNF ikke høres med sin forståelse. Partene ble enige om at kompensasjon for tap av helsesertifikat skulle ytes ved et avgangsvederlag istedenfor en forsikringsbasert ytelse. Dette var en fordel for arbeidstakerne i det de ikke lenger ble fordelsbeskattet av arbeidsgivers premieinnbetaling. Prinsippet om at tidligere utbetalinger stenger for opptak i ordningen, ble stadfestet av SAS og begge pilotforeningene i avtalen som gjaldt fra 1. januar 2016. Heller ikke den gang ble det fra SNFs side presisert at det

skulle ses bort fra ytelser fra ordninger før Braathens ble en del av SAS-konsernet. Ved etterfølgende tariffrevisjoner er den ordlyden partene ble enige om i 2015, blitt stående.

- (42) Reelle hensyn tilsier at A ikke skal kunne heve kompensasjon for tap av helsesertifikat to ganger. Det vil fremstå som usaklig forskjellsbehandling overfor andre piloter som ikke har tilsvarende rett. A har allerede fått en utbetaling for helsesertifikattap, og det vil ikke være urimelig dersom han er avskåret fra nok en ytelse.
- (43) Denne saken er ikke en omkamp om Arbeidsrettens dom fra 2011. Det er ulike grunnlag for kravene i den saken og nå. I vår sak er trekk ved forhandlingssituasjonen vesentlig annerledes og taler med styrke for de saksøktes forståelse av bestemmelsen. I tillegg kommer at tolkningsspørsmålene er annerledes, og at de grunnleggende hensyn bak bestemmelsen – likebehandling og prinsippet om kompensasjon kun én gang – står sentralt i denne tvisten.
- (44) Det er nedlagt slik påstand:

**«De saksøkte frifinnes.»**

- (45) **Arbeidsrettens merknader**

(46) *Arbeidsretten* er kommet til at Parat må gis medhold, og vil bemerke:

(47) Pilotavtalen § 4 punkt 2 har bestemmelser om avgangsvederlag ved varig inndragning av helsesertifikat/medical. Spørsmålet i saken er den nærmere forståelse av ett av vilkårene i bestemmelsen om opptak i ordningen. Det omtvistede punktet er tredje kulepunkt, som lyder:

**«ikke tidligere har mottatt loss of license forsikring eller avgangsvederlag etter dette bilag eller tidligere kollektivavtaler, i SAS konsernet (inkludert Widerøe).»**

- (48) Det sentrale tvistepunkt er hva som omfattes av «tidligere kollektivavtaler i SAS konsernet». Spørsmålet er om utbetalingen A mottok i 1998 etter den LoL-forsikring han hadde da han var ansatt i Braathens, utelukker ham fra den ordningen som gjelder i Pilotavtalen 2017–2020. Arbeidsretten vil innledningsvis oppsummere hendelsesforløpet frem til denne saken:
- (49) A ble ansatt som flyger i Braathens i 1994. Han ble i 1998 kjent medisinsk udyktig for å gjøre tjeneste som flyger og fikk utbetalt LoL-forsikring fra det som gjaldt i henhold til tariffavtalen i Braathens. Han fikk tilbake godkjenning for lufttjeneste og gjeninntreder som flyger i Braathens i 2003 og ble etterinnmeldt i Braathens LoL-ordning.

- (50) Braathens ble i 2001 kjøpt av SAS og ble da et heleid datterselskap i SAS-konsernet. I 2004 ble det foretatt en virksomhetsoverdragelse av flyvirksomheten i Braathens' og SAS' virksomhet i Norge til SAS Braathens (SKBU). Ansettelsesforholdet til flygerne i Braathens og flygerne som tilhørte SAS Norge ble overført til SKBU. I 2008 meldte SAS A ut av selskapets LoL-forsikring. Begrunnelsen var at han hadde mottatt engangserstatning i 1998. Tvist om rettmessigheten av utmeldelsen ble bragt inn for Arbeidsretten, som avsa dom 28. september 2011 (ARD-2011-229) hvorved SAS ble forpliktet til å melde A inn i selskapets LoL-forsikring. Han ble etterinnmeldt i ordningen 25. oktober 2011. SAS har nå avslått å utbetale avgangsvederlag etter at A i desember 2019 ble sagt opp fra stillingen som pilot, etter at han hadde mistet sin helseattest. Begrunnelsen for dette er han er utelukket fra utbetaling etter selskapets avgangsvederlagsordning fordi han i 1998 mottok LoL-utbetaling fra tidligere Braathens forsikringsdekning. Det er fra SAS gjort gjeldende at endringen som skjedde i overenskomsten i 2015 medførte at A falt ut av ordningen. Det er ubestridt at A i 2015 ikke fikk noen underretning fra SAS om at han ikke lenger var omfattet av avgangsvederlagsordningen.
- (51) Slik Arbeidsretten ser det, har A ikke tidligere mottatt LoL-forsikring eller avgangsvederlag etter tidligere kollektivavtaler i «SAS konsernet».
- (52) Arbeidsretten vil innledningsvis bemerke at bestemmelsen er uklar. I protokollen av 2013 var vilkåret for opptak i erstatningsordningen at piloten ikke tidligere hadde «mottatt «loss of licence» utbetaling etter den tidligere ordning i kollektivavtalen». I 2015-avtalen er vilkåret formulert som at piloten ikke tidligere har mottatt «loss of licence forsikring». Det er en vesentlig forskjell på å motta forsikring og motta utbetaling. Forsikring gir rett til utbetaling dersom forsikringstilfellet oppstår, mens utbetaling er utbetaling av beløp i henhold til forsikringsordningen. Ved Arbeidsrettens dom i 2011 mottok A en LoL-forsikring i SAS-konsernet. Samtidig er det klart at partene med denne formuleringen må ha ment å avskjære krav på erstatning eller nytt krav på avgangsvederlag, hvis man har fått dette «i SAS konsernet». I motsatt fall ville hele pilotgruppen utelukkes fra ordningen med rett til avgangsvederlag uavhengig av om de har fått utbetaling etter forsikringen. NHO har heller ikke anført at bestemmelsen kan forstås på denne måten. Det betyr imidlertid at ordlyden i bestemmelsen må ses opp mot hva partene kan ha ment med avgrensningen. I den vurderingen blir det sentrale at bestemmelsen avgrenser mot dem som har mottatt

utbetaling etter ordninger som gjaldt «i SAS konsernet». Som retten skal komme tilbake til, viser det til en sammenheng mellom selskapsstrukturen og utbetalingstidspunkt.

- (53) Begrepet konsern er i aksjeloven § 1-3 første ledd definert som tilfeller hvor man har et morselskap og datterselskap. Et selskap er et morselskap hvis det på grunn av avtale eller som eier av aksjer eller selskapsandeler har bestemmende innflytelse over et annet selskap, jf. § 1-3 andre ledd. Da SAS kjøpte aksjene i 2001, ble Braathens en del av SAS-konsernet. Dersom A hadde mottatt utbetaling etter at SAS ble morselskap i 2001, vil begrensningen i Pilotavtalen punkt 2 gjelde for ham. Slik bestemmelsen er utformet, krever den at utbetalingen må skje i SAS-konsernet. At de formelle selskapsstrukturene er avgjørende, har også støtte i at partene tok inn en presisering om betydningen av utbetalinger fra Widerøe. Da avtalen ble revidert, hadde SAS redusert eierandelen i dette selskapet til 20 %, og var derfor ikke morselskap.
- (54) Den utbetaling A mottok i 1998, var etter den LoL-ordning som gjaldt i Braathens før selskapet ble en del av SAS-konsernet. Utbetalingen ble foretatt i henhold til den tariffavtale som Braathens den gang hadde med SNF. Den var ikke en «tidligere kollektivavtale i SAS konsernet.» A mottok LoL-utbetaling tre år før Braathens ble en del av SAS-konsernet og seks år før hans ansettelsesforhold ble overført til SKBU 1. januar 2005.
- (55) I 2011 ble A innmeldt i LoL-ordning i SAS. Tariffavtalen som den gang gjaldt for A og pilotene som kom fra Braathens, var den såkalte Rød bok. I den avtalen var pilotene utelukket fra å være LoL-forsikret dersom de tidligere hadde mottatt erstatning fra «denne» LoL-forsikring. I avtalen som gjaldt for NSF – Grønn bok – kunne flygeren ikke tidligere ha mottatt engangserstatning fra «en» LoL-forsikring. I likelydende avtale mellom SAS, SNF og NSF 26. august 2013 var formuleringen «ikke tidligere har mottatt «loss of license» utbetaling etter den tidligere ordningen i kollektivavtalen». For SNFs del betød dette henvisning til Rød bok, for NSF's del til Grønn bok.
- (56) De saksøkte har gjort gjeldende at vilkårene for opptak i ordningen som ble avtalt ved tariffrevisjonen i 2015, utelukker A fra å være omfattet av avgangsvederlagsordningen. Det er anført at det er situasjonen på avtaletidspunktet som er avgjørende for forståelsen av bestemmelsen, og vist til at det er de kollektivavtaler som på det tidspunkt er bestemmende for om A i 2019 har rett til avgangsvederlag.
- (57) Arbeidsretten kan ikke se at en objektiv forståelse av ordlyden i 2015-avtalen skal kunne tas til inntekt for at A på det tidspunktet ikke lenger var omfattet av LoL-ordningen som

han etter Arbeidsrettens dom i 2011 ble etterinnmeldt i. Når det i bestemmelsen står «ikke tidligere har mottatt» henviser det til mottakstidspunktet og derved hvilken tariffavtale som utbetalingen ble gitt med grunnlag i.

- (58) Det er ikke noe fra forhandlingsforløpet i 2015 som tilsier den forståelse av bestemmelsen som de saksøkte gjør gjeldende. Under tarifforhandlingene utarbeidet SAS i tiden mellom 5. mai og 13. mai flere forslag til formulering av det omtvistede punktet om krav til opptak i ordningen. I det første forslaget kunne ikke en flyger være med i ordningen hvis vedkommende hadde mottatt utbetaling fra «denne eller tidligere LOL avtale». I senere forslag het det «etter dette bilag eller tidligere kollektivavtaler». I det siste forslaget utarbeidet av SAS 13. mai, som var det partene ble enige om, ble formuleringen «etter tidligere kollektivavtaler, i SAS konsernet (inkludert Widerøe)». Ut fra de forklaringer som er gitt fra representanter fra SAS og SNF som deltok under forhandlingene, legger Arbeidsretten til grunn at partene ikke diskuterte nærmere hvordan «SAS konsernet» i denne sammenheng skulle forstås. Det kan dermed ikke legges til grunn noen felles partsforutsetning om at utbetaling av LoL-forsikring «etter tidligere kollektivavtaler i SAS konsernet» også skulle omfatte utbetaling fra en kollektivavtale i Braathens før selskapet ble en del av SAS konsernet. Det var SAS som uttrykkelig burde ha klargjort sin forståelse overfor SNF. Når det ikke ble gjort, må selskapet bære risikoen for at ordlyden ikke har det meningsinnhold som det fra den side nå anføres.
- (59) Dersom SAS var av den klare oppfatning at 2015-avtalen utelukket A fra deltakelse i ordningen, er det påfallende at selskapet ikke foretok seg noe for å melde A ut av ordningen den gang. Saken i Arbeidsretten fra 2011 var vel kjent for flere av representantene fra SAS som var med i forhandlingene i 2015.
- (60) De saksøkte har anført at dersom A nå skal ha rett til utbetaling fra avgangsvederlagsordningen, så vil det representere et brudd på likebehandlingsprinsippet som lå til grunn for en lik tariffavtale for tidligere Braathens-piloter og SAS-pilotene. Til dette bemerkes at pilotene blir behandlet likt når det gjelder LoL-utbetalinger som har skjedd i tiden etter 2001, dvs. da Braathens ble en del av SAS-konsernet. Også Braathenspiloter som etter 2001 har fått LoL-utbetaling i henhold til Rød bok, vil være utelukket fra å være med i ordningen for avgangsvederlag.
- (61) Anførselen om at det for SAS var viktig å hindre dobbeltkompensasjon med formuleringen «i SAS konsernet» kan ikke tillegges avgjørende vekt. Det er ikke opplyst om tilsvarende tilfeller som det vår sak dreier seg om. Det er nå 20 år siden Braathens ble en del av SAS-

konsernet, og det gjelder utbetaling til en ansatt som har vært i tjeneste som pilot i nærmere 16 år før han igjen mistet helsesertifikatet. Faren for dobbeltkompensasjon fremstår i en slik situasjon som mindre relevant.

(62) Dommen er enstemmig.

## SLUTNING

1. Pilot A var omfattet av retten til avgangsvederlag ved inndragning av helsesertifikat/medical etter § 4 punkt 2 i Pilotavtalen i Scandinavian Airlines System Denmark–Norway–Sweden for perioden 2017–2020.

2. Scandinavian Airlines System Denmark–Norway–Sweden plikter å utbetale avgangsvederlag til pilot A etter § 4 punkt 2 i Pilotavtalen for perioden 2017–2020.

Jakob Wahl  
(sign.)

Tron Løkken Sundet  
(sign.)

Hedda Remen  
(sign.)

Didrik Coucheron  
(sign.)

Bent Ove Hanasand  
(sign.)

Stein Johansen  
(sign.)

Hege Aamotsmo  
(sign.)

Rett utskrift bekreftes: