



Rikslønnsnemnda

RIKSLØNNSNEMNDAS KJENNELSE

SAK 02/2022

TVISTEN MELLOM NORSK FLYTEKNIKER ORGANISASJON OG NHO LUFTFART I FORBINDELSE
MED HOVEDOPPGJØRET 2022

AVSAGT 25.11.2022

RIKSLØNNSNEMNDAS SAMMENSETNING:

Sorenskriver Liv Synnøve Taraldsrud, leder

Seniorforsker Erling Barth

Professor Bjørnar Borvik

Are Tomasgard, sekretær i LO

Jon Fladby Claudi, forhandlingsdirektør i NHO

Petter Wettre, medlem i sentralstyret i Norsk Flytekniker Organisasjon

Henning Ramvik, nestleder i Norsk Flytekniker Organisasjon

Odd Magnar Nymoen, pensjonert forhandlingssjef/advokat i NHO Luftfart

Kurt Weltzien, advokat i NHO

Innhold

GENERELT	3
SAKSGANG	3
KJENNELSE	3
SAKSGANGEN FREM TIL BEHANDLING I RIKSLØNNSNEMNDA, JF. KONGELIG RESOLUSJON AV 12. AUGUST 2022, SAKSNR. 22/2913:	3
<i>Innledning</i>	3
<i>Omfang og virkninger av konflikten</i>	4
<i>Departementets vurderinger</i>	6
PARTENES PÅSTANDER	8
Norsk Flytekniker Organisasjon har nedlagt slik påstand av 26. oktober 2022:	8
NHO Luftfart har nedlagt slik påstand av 2. november 2022:	8
PARTENES ANFØRSLER	8
Norsk Flytekniker Organisasjon skriver i innlegg av 10. oktober 2022:	9
NHO Luftfart skriver i innlegg av 17. oktober 2022:	15
PARTENES KOMMENTARER	22
NHO Luftfart skriver i innlegg av 2. november 2022:	23
RIKSLØNNSNEMNDAS MERKNADER	24
SLUTNING	25

GENERELT

Rikslønnsnemnda har i sak 02/2022 behandlet arbeidstvisten mellom Norsk Flytekniker Organisasjon og NHO Luftfart i forbindelse med hovedoppgjøret 2022.

Etter lov 27. januar 2012 nr. 10 om lønnsnemnd i arbeidstvister (lønnsnemndloven) § 3 tredje ledd skal partene i den enkelte tvist hver utpeke to medlemmer av Rikslønnsnemnda. Når nemnda skal fatte beslutning, er det bare ett av medlemmene fra hver av partene som har stemmerett. Partene skal bestemme hvilket av medlemmene som har stemmerett, jf. lønnsnemndloven § 4 tredje ledd.

Norsk Flytekniker Organisasjon har utpekt Petter Wettre og Henning Ramvik som sine representanter i nemnda. Petter Wettre har hatt stemmerett.

NHO Luftfart har utpekt Odd Magnar Nymoen og Kurt Weltzien som sine representanter i nemnda. Odd Magnar Nymoen har hatt stemmerett.

Under hovedforhandlingen har Thomas Benson vært prosessfullmektiger for Norsk Flytekniker Organisasjon. Kathrine Christensen og Ann Helen Nikolaisen Vollset har vært prosessfullmektiger for NHO Luftfart.

Jan Skogseth møtte som partsrepresentant for Norsk Flytekniker Organisasjon, og Torbjørn Lothe møtte for NHO Luftfart.

Seniorrådgiver Helene Nødset Lang, seniorrådgiver Mona Ekelund og rådgiver Hilde Brenna har fungert som sekretærer for nemnda.

SAKSGANG

Partene har gjort rede for sine standpunkter ved skriftlige innlegg, kommentarer og muntlig prosedyre under hovedforhandling 22. november 2022.

Etter rådslagning og stemmegivning ble det 25. november 2022 avsagt slik:

KJENNELSE

SAKSGANGEN FREM TIL BEHANDLING I RIKSLØNNSNEMNDA, JF. KONGELIG RESOLUSJON AV 12. AUGUST 2022, SAKSNR. 22/2913:

Innledning

Arbeids- og inkluderingsdepartementet legger med dette frem forslag om at arbeidstvisten mellom Norsk Flytekniker Organisasjon (NFO) på den ene side og NHO/NHO Luftfart på den andre siden skal avgjøres av Rikslønnsnemnda. Departementet fremmer samtidig forslag om at det skal bli forbudt å opprettholde arbeidskamp for å løse tvisten.

Partsforhandlinger og mekling

Tvisten har oppstått i forbindelse med tariffoppgjøret for Flyoverenskomsten i 2022.

Etter brudd i partsforhandlingene varslet Norsk Flytekniker Organisasjon, 31. mai 2022, plassoppsigelse for 421 medlemmer omfattet av overenskomsten.

Riksmekleren la ned forbud mot arbeidsstans 1. juni 2022 og innkalte partene til mekling.

Arbeidstakersiden krevde meklingen avsluttet 13. juni og varslet samtidig plassfratredelse for 31 medlemmer. Den 15. juni ble konflikten utvidet ved plassfratredelsesvarsel for ytterligere 75 medlemmer.

Mekling ble gjennomført 17. og 18. juni. Partene meddelte mekleren at ytterligere mekling ikke ville føre til noen løsning. Mekleren konstaterte at partene stod så langt fra hverandre at det ikke var grunnlag for å legge frem et forslag som kunne forventes å bli anbefalt av begge parter. Meklingen ble dermed avsluttet den 18. juni klokken 03.50, noen timer etter meklingsfristen var utløpt.

Norsk Flytekniker Organisasjon iverksatte den varslede streiken den 18. juni med uttak av 31 medlemmer ved streikens begynnelse, og ytterligere 75 medlemmer to dager senere. Ved varsel av 20. juni ble ytterligere 38 medlemmer tatt ut i streik natt til 25. juni.

Ved varsel om plassfratredelse datert 21. juni, varslet NHO Luftfart om lockout for de resterende medlemmene fra arbeidstidens begynnelse søndag 26. juni.

Omfang og virkninger av konflikten

Streiken omfattet fra 25. juni 144 flyteknikere ansatt hos Norwegian, SAS og Widerøe. Som følge av at NHO Luftfart iverksatte lockout natt til søndag 26. juni ble de resterende 277 av de 421 medlemmene omfattet av plassoppsigelsen tatt ut i arbeidskamp. Dette inkluderte 20 flyteknikere ansatte i Babcock ASA, som drifter ambulansflyene i Luftambulansetjenesten.

Helsemyndighetene ble varslet om konflikten, og vurderte løpende de mulige konsekvensene.

Statens helsetilsyn rapporterte fredag 24. juni at de med bakgrunn i innkomne rapporter hadde vurdert at det ikke var fare for liv og helse som følge av streiken. Når det gjaldt konsekvensene av den varslede lockouten skrev de i vurderingen:

«Ved iverksettelse av lockout vil imidlertid flyambulansen bli berørt.

Luftambulansetjenesten har totalt 10 ambulansfly i beredskap. Ambulansflyene må inspiseres av en tekniker daglig og inspeksjonen er gyldig i 72 timer. Alle flyene vil bli sjekket lørdag kveld og inspeksjonen vil altså være gyldig til tirsdag. Tilgjengeligheten vil begrenses dersom det oppstår teknisk svikt i perioden. Det er grunn til å tro at det vil være tilgjengelig ambulansfly i helgen til å opprettholde forsvarlig drift. Helse Nord RHF har dessuten beredskapsplan for å håndtere redusert kapasitet i flyambulansen.»

På denne bakgrunn konkluderte Statens helsetilsyn med at det ikke ville oppstå fare for liv og helse ved iverksettelse av lockout og frem til neste rapportering mandag 27. juni 2022.

Babcock søkte den 25. juni om dispensasjon for flyteknikere som arbeider med luftambulansfly. Styret i NHO Luftfart avslo søknaden samme dag.

Statens helsetilsyn avga ny rapport søndag 26. juni. Her opprettholdt de konklusjonen om at det ikke ville oppstå fare for liv og helse frem til neste rapportering mandag 27. juni 2022. Helsetilsynet uttalte at de hadde registrert at det var økt terrorberedskap i Norge, og at de også hadde vurdert at luftambulansetjenesten kunne oppfylle sitt ansvar i en terrorsituasjon.

Mandag 27. juni klokken 14.45 rapporterte Statens helsetilsyn til Helse- og Omsorgsdepartementet at det tirsdag 28. juni ca. kl. 10.00 ville oppstå fare for liv og helse i helsetjenesten som følge av den

pågående arbeidskonflikten. Helsetilsynet beskrev situasjonen slik i brev til Helse- og omsorgsdepartementet:

«Luftambulansetjenesten HF er landsdekkende og er en del av den akuttmedisinske beredskapen utenfor sykehusene. Lockout rammer ambulanseflyene i Luftambulansetjenesten, som totalt har 10 ambulansefly i beredskap (Kirkenes, Alta (2), Tromsø (2), Bodø, Brønnøysund, Ålesund, Gardermoen (2)).

Flyteknikerne vedlikeholder og godkjenner flyene for flygning. Det gjennomføres daglig inspeksjon på flyene og inspeksjonen er gyldig i 72 timer. Samtlige ambulansefly ble sjekket ut av flytekniker lørdag kveld og inspeksjonen vil være gyldig frem til tirsdag kveld så fremt det ikke oppstår teknisk svikt.

Lockout vil raskt påvirke akuttberedskapen, spesielt i Nord-Norge og Svalbard.

Akutt kritisk syke som befinner seg på Svalbard må fraktes snarest til fastlandet og det finnes ingen kompenserende tiltak som kan erstatte ambulansefly ved transport av pasienter fra Svalbard.

Bruk av ambulanshelikopter og ambulansbil som erstatning for ambulansfly vil ikke gi et tilfredsstillende tilbud eller beredskap, spesielt for pasienter med tidskrisiske tilstander som må transporteres over lengre avstander. Økt bruk av ambulanshelikopter og ambulansbil vil igjen påvirke generell prehospital beredskap.

Intensivplasser er en begrenset kapasitet i helsetjenesten. Redusert kapasitet i flyambulansetjenesten vil også utsette tilbakeføring av pasienter fra universitetssykehus til lokalsykehus. Dette kan føre til opphopning av pasienter på intensivavdelinger. En følge av dette kan være at livsviktige operasjoner blir utsatt eller ikke utført innen forsvarlig tid.

Landsdekkende funksjoner ved Oslo universitetssykehus HF (OUS) som blant annet transplantasjoner og kirurgi på nyfødte barn med hjertefeil blir også påvirket. Opprettholdelse av disse funksjonene forutsetter bruk av ambulansfly. Videre påvirkes også transport av legemidler og biologisk materiale.»

Statens helsetilsyn redegjorde videre for konfliktenes øvrige konsekvenser for helsetjenesten. Det ble vist til at pasientreiser med flytransport generelt var påvirket av konflikten, og til at streik og lockout av flyteknikerne ville kunne få alvorlige konsekvenser for transport av radioaktive legemidler som brukes til behandling av alvorlig kreftsyke pasienter.

Statens helsetilsyn ga deretter følgende vurdering:

«Ambulansflytjenesten er nødvendig for å sikre forsvarlig hjelp til pasienter med tidskrisiske tilstander som har behov for transport over lange avstander. Vi har i vår vurdering lagt vekt på at kompenserende tiltak som eventuell bruk av ambulansbil og ambulanshelikopter ikke kan gi et tilfredsstillende tilbud eller beredskap for disse pasientene dersom ambulansflyene tas ut av drift. Bruk av ambulanshelikopter vil ikke kunne erstatte bruk av ambulansfly ved lange avstander og til pasienter med tidskrisiske tilstander. Transport av akutt kritisk syke pasienter i ambulansbil over avstander med flere timers transporttid, er heller ingen løsning som kan erstatte transport med ambulansfly.

Etter endt lockout må det påregnes en viss tid før teknikere kommer på jobb og kan utføre nødvendig service på ambulansflyene før frist for inspeksjon går ut tirsdag kveld 28. juni kl. 22.00 - 23.00.

Statens helsetilsyn har fått opplyst at 8 fly vil være i behov av teknisk inspeksjon innen tirsdag kveld for å være operative. For at tjenesten skal være operativ kan det ikke utføres teknisk tilsyn på alle samtidig, et begrenset antall fly må tas ut av gangen. Det må også påberegnes reisetid for flere flyteknikere, og det kan bli behov for transport av fly til riktig base. Flyet kan på grunn av pågående akuttoppdrag bli forsinket for oppmøte til riktig base. Nødvendig teknisk inspeksjon må derfor være påbegynt tirsdag formiddag for å opprettholde forsvarlig beredskap i Luftambulansetjenesten.

Statens helsetilsyn legger til grunn at det ikke vil bli gitt dispensasjoner.»

Statens helsetilsyn konkludere slik:

«På bakgrunn av den beskrevne situasjonen i Luftambulansetjenesten vurderer Statens helsetilsyn at det tirsdag 28. juni ca. kl. 10.00 vil oppstå fare for liv og helse i helsetjenesten som følge av den pågående arbeidskonflikten. Vi har i vår vurdering vektlagt at det vil ta noe tid før luftambulansetjenesten igjen har normal beredskap etter en avslutning av konflikten. Dette innebærer videre at man vil ha høy risiko for bortfall av nødvendig akuttberedskap også etter at konflikten er avsluttet.»

På bakgrunn av Helsetilsynets vurdering innkalte statsråden partene til møte tirsdag 28. juni klokken 09.30.

På statsrådets forespørsel bekreftet begge parter at de ikke så noen mulighet for å komme til enighet i tvisten mellom dem. I lys av dette og Helsetilsynets rapport informerte statsråden partene om at Regjeringen ville gripe inn med tvungen lønnsnemnd i konflikten. På anmodning fra statsråden sa arbeidstakerne seg villig til å gjenoppta arbeidet snarest mulig.

Departementets vurderinger

Arbeids- og inkluderingsdepartementet vurderer situasjonen slik, med grunnlag i Helsetilsynets vurdering og den fastlåste situasjonen, at hensynet til liv og helse taler for at arbeidstvisten mellom Norsk Flytekniker Organisasjon og NHO Luftfart løses uten ytterligere arbeidskamp.

Det overlates til Rikslønnsnemnda å avgjøre tvisten. Det følger av lønnsnemndloven § 2 andre ledd at en avgjørelse av Rikslønnsnemnda har samme virkning som en tariffavtale. Dette gjelder enten saken frivillig er brakt inn for nemnda av partene, eller gjennom vedtak om tvungen lønnsnemnd. I forslaget § 1 fremkommer det at tvisten skal avgjøres av Rikslønnsnemnda. Nemnda må for å kunne avgjøre hele den aktuelle tvisten ha den samme kompetansen som partene til å fastsette innholdet i tariffavtalen. Rikslønnsnemnda spiller en sentral rolle i det norske tariffsystemet. Skal nemnda fullt ut kunne fylle sin rolle som et effektivt tvisteløsningsorgan, må den kunne behandle alle sider ved tvisten. Det gjelder også spørsmål om å fastsette unntak fra bestemmelser i lov når partene er gitt kompetanse til å inngå tariffavtale om det, innenfor de rammer som følger av EØS-retten.

Norge har ratifisert flere ILO-konvensjoner som verner organisasjonsfriheten og streikeretten (konvensjon nr. 87, 98 og 154). Slik konvensjonene har vært tolket av ILOs organer, stilles det strenge krav for inngrep i streikeretten, men det åpnes likevel for inngrep dersom streiken setter liv, helse eller personlig sikkerhet for hele eller store deler av befolkningen i fare. Sosialpakten under Europarådet har i artikkel 6 nr. 4 en tilsvarende bestemmelse som verner streikeretten. Artikkel 6 må imidlertid ses i sammenheng med artikkel G, som åpner for at det ved lov kan foretas begrensninger i

streikeretten som er nødvendige i et demokratisk samfunn til vern av andre menneskers frihet og rettigheter, eller til vern av offentlige interesser, den nasjonale sikkerhet og moral i samfunnet.

Arbeids- og inkluderingsdepartementet er av den oppfatning at et vedtak om tvungen lønnsnemnd i den omhandlede arbeidstvisten er innenfor rammen av de konvensjoner Norge har ratifisert. Dersom det skulle påvises motstrid mellom internasjonale konvensjoner og Norges bruk av tvungen lønnsnemnd, mener Arbeids- og inkluderingsdepartementet at det under enhver omstendighet er nødvendig å gripe inn i konflikten.

Arbeids- og inkluderingsdepartementet

Tilråd:

At Deres Majestet godkjenner og skriver under et fremlagt forslag til provisorisk anordning om lønnsnemndbehandling av arbeidstvisten mellom Norsk Flytekniker Organisasjon og NHO Luftfart i forbindelse med tariffoppgjøret for Flyteknikeroverenskomsten i 2022.

Forslag

til provisorisk anordning om lønnsnemndbehandling av arbeidstvisten mellom Norsk Flytekniker Organisasjon og NHO Luftfart i forbindelse med tariffoppgjøret for Flyteknikeroverenskomsten i 2022.

Vi HARALD, Norges Konge,

Stadfester:

Med hjemmel i Grunnloven § 17 blir det fastsatt:

§ 1

Tvisten mellom Norsk Flytekniker Organisasjon og NHO Luftfart i forbindelse med tariffoppgjøret for Flyteknikeroverenskomsten i 2022 skal avgjøres av Rikslønnsnemnda.

§ 2

Det er forbudt å iverksette eller opprettholde arbeidsstans, jf. lov 27. januar 2012 nr. 9 om arbeidstvister (arbeidstvistloven) § 1 bokstav f) og g) for å løse tvisten.

Reglene i lov 27. januar 2012 nr. 10 om lønnsnemnd i arbeidstvister (lønnsnemndloven) får tilsvarende anvendelse.

§ 3

Anordningen trer i kraft straks.

Anordningen opphører å gjelde når Rikslønnsnemnda har avsagt kjennelse i tvisten.

PARTENES PÅSTANDER

Norsk Flytekniker Organisasjon har nedlagt slik påstand av 26. oktober 2022:

1. Flyteknikeroverenskomsten mellom Norsk Flytekniker Organisasjon og NHO Luftfart gjøres gjeldende fra tidspunktet for Rikslønnsnemndas kjennelse til og med 31. mars 2024, med de endringer som følger av Norsk Flyteknikers Organisasjons forslag av 27. juni 2022, med unntak av § 1.1.
2. Det gis et generelt tillegg på kr 29 pr. time.
3. Matpengesatsen heves fra kr 90,- til kr 96,-.
4. Minstelønnsatsene heves med kr 39,- inkludert det generelle tillegget på kr 29,- per time og ny sats blir: Minstelønn.....kr 37952,-
5. Tillegg gis ikke til arbeidstakere som har fratrudd i tiden før Rikslønnsnemndas kjennelse foreligger, med mindre fratreden skyldtes pensjonering. Det foretas ikke omregning og etterbetaling av overtidstillegg, skifttillegg mv. for arbeid utført i tiden før Rikslønnsnemndas kjennelse foreligger.
6. Virkningstidspunktet settes til **1. april 2022**.

NHO Luftfart har nedlagt slik påstand av 2. november 2022:

1. Flyteknikeroverenskomst avtale nr. 279 mellom NFO og NHO/NHO Luftfart gjøres gjeldende fra tidspunktet for arbeidets gjenopptakelse, 28. juni 2022 til og med 31. mars 2024.
2. Det generelle tillegget på kr. 4,- pr. time gjøres gjeldende fra arbeidets gjenopptakelse 28. juni 2022.
3. Matpengesatsen heves fra kr. 90,- til kr. 96,- i henhold til protokoll av 23. mars 2022 mellom LO og NHO.
4. Det generelle tillegget gjøres ikke gjeldende for arbeidstakere som har sluttet i bedriften i tiden før Rikslønnsnemndas kjennelse foreligger.
5. Det foretas ikke omregning og etterbetaling av overtid og eventuelle tillegg og andre overenskomstmessige endringer for arbeid utført i tiden før kjennelsen foreligger.
6. Øvrige krav tas ikke til følge.

PARTENES ANFØRSLER

Anførselene bygger på partenes egne fremstillinger i de skriftlige innlegg til Rikslønnsnemnda.

Norsk Flytekniker Organisasjon skriver i innlegg av 10. oktober 2022:

Sakens bakgrunn

Norsk Flytekniker Organisasjon (NFO) og NHO Luftfart gjennomførte forhandlinger 5. og 6. mai 2022, men kom ikke til enighet.

Melding om plassoppsigelse fra Norsk Flytekniker Organisasjon ble sendt 31. mai 2022. Riksmekleren la ned forbud mot arbeidsstans den 1. juni 2022. Norsk Flytekniker Organisasjon fremsatte begjæring om at meklingen avsluttes datert 13. juni 2022.

Den 17. og 18. juni 2022 ble det avholdt meklingsmøter i Riksmeklerens lokaler. Mekleren konstaterte at partene stod så langt fra hverandre at det ikke var grunnlag for å legge frem et forslag, som kunne forventes å bli anbefalt av begge parter.

Den 23. og 24. juni 2022 ble frivillig mekling gjenopptatt. Partene kom ikke til enighet.

Den 27. juni 2022 fremsatte Norsk Flytekniker Organisasjon forslag til løsning av tvisten.

Den 28. juni klokken 09.30 ble partene innkalt til Arbeids- og inkluderingsdepartementet og statsråd Marte Mjøs Persen. På statsrådens forespørsel bekreftet begge parter at de ikke så noen mulighet for å komme til enighet i tvisten mellom dem. I lys av dette og Helsetilsynets rapport informerte statsråden partene om at Regjeringen ville gripe inn med tvungen lønnsnemnd i konflikten. På anmodning fra statsråden sa arbeidstakerne seg villig til å gjenoppta arbeidet snarest mulig.

Den 12. august 2022 ble det truffet provisorisk anordning. Tvisten mellom Norsk Flytekniker Organisasjon og NHO Luftfart i forbindelse med tariffoppgjøret for Flyteknikeroverenskomsten i 2022 skal avgjøres av Rikslønnsnemnda.

Kort om Norsk Flytekniker Organisasjon

Norsk Flytekniker Organisasjon (NFO) er en partipolitisk nøytral arbeidstakerorganisasjon drevet av flyteknikere for flyteknikere.

NFO har ca. 500 medlemmer fra flere av flyselskapene og vedlikeholdsorganisasjonene i Norge. NFO har egen hovedavtale med direkte forhandlingsrett mot Næringslivets Hovedorganisasjon (NHO).

NFO er tilsluttet Aircraft Engineers International (AEI) som har hovedsete i Hoofddorp utenfor Amsterdam. AEI er flyteknikerens stemme innen flysikkerhet og regelverk i Europa som reguleres av European Aviation Safety Agency (EASA).

NFO har historie helt tilbake til 1938, hvor de første teknikerne samlet seg for å danne Autoriserte Flyteknikere Forening (AFF).

Flyteknikere innehar et offentlig flyteknikersertifikat som igjen gir dem sertifiseringsansvar for luftfartøy. Et flyteknikersertifikat er et personlig sertifikat som er utstedt av Luftfartstilsynet på lik linje som et flygersertifikat. Forenklet betyr det at for alt flyvedlikehold kreves et flyteknikersertifikat slik som all flyvning krever et flygersertifikat.

Norsk Flytekniker Organisasjon sitt forslag til løsning av tvisten

Den 27. juni 2022 fremsatte Norsk Flytekniker Organisasjon følgende forslag til løsning av tvisten:

Det gis et generelt tillegg til alle som omfattes av overenskomsten på kr **29,-** pr time.

§ 9.6 Matpengesatsen heves fra kr 90,- til kr 96,-.

§ 1 Overenskomstens omfang og anvendelsesområde

Pkt. 1.1 endres til:

Overenskomsten omfatter følgende:

- Sertifisert personell med vedlikeholdssertifikat for luftfartøy (Aircraft Maintenance License (AML)) i stilling der selskapet nyttiggjør dens flytekniske kompetanse.
- Personell med påbegynt EASA Part 66-utdanning, eller tilsvarende.
- Flytekniske instruktører.

Lønnsfastsettelse for instruktører fremgår av § 7.

Merknad 1:

Partene er enige om at flyfagbrev (flytekniske fag) er forutsetning for godkjenning i kategori A.

Merknad 2:

Hvis luftfartsmyndighetene i fremtiden kommer til å endre prinsippene for utstedelse av vedlikeholdssertifikat for luftfartøy (AML), skal dette ikke få virkning for denne overenskomsts bestående og virkeområde.

§ 3 Bestemmelser om minstelønn

Minstelønnsatsene heves med kr 39,-
inkludert det generelle tillegget på kr 29,-
per time og ny sats blir:

Minstelønnkr 37952,-

13.3 -> endres til 13.3.1

13.3.2 (NY)

Sertifisert personell som ikke lenger kan jobbe skift på grunn av helsemessige årsaker som kan dokumenteres med legeattest skal få beholde sitt skifttillegg i en periode på en måned per år vedkommende har arbeidet skift, begrenset til maksimalt tolv måneder. Dette tillegget utløses kun der tilrettelegging er mulig. Det faste beløp inngår i grunnlaget for beregning av tjenestepensjon.

13.3.3 (NY)

Sertifisert personell over 56 år og med minimum 15 års skiftgående tjeneste inneholdende nattskift, som ikke lenger kan jobbe natt på grunn av helsemessige årsaker som kan dokumenteres med legeattest, skal ved overgang beholde sitt gjennomsnittlige skifttillegg (siste 5 år) frosset i kroner, etter å ha utprøvd særskilt tilrettelegging av arbeidet på gjeldene skiftplan vedkommende går. Tillegget ytes maksimalt frem til fylte 62 år. Dette tillegget utløses kun der tilrettelegging er mulig. Det faste beløp inngår i grunnlaget for beregning av tjenestepensjon.

§ 17 Varighet

Denne overenskomst trer i kraft pr. 1. april 2022 og gjelder til 31. mars 2024 og videre ett år om gangen dersom den ikke av en av partene blir sagt opp skriftlig med 2 - to - måneders varsel.

REGULERINGSBESTEMMELSE FOR 2. AVTALEÅR

Før utløpet av 1. avtaleår, skal det opptas forhandlinger mellom NHO/NHO Luftfart og NFO om eventuelle lønnsreguleringer for 2. avtaleår. Partene er enige om at forhandlingene skal føres på grunnlag av den økonomiske situasjon på forhandlingstidspunktet og utsiktene for 2. avtaleår samt pris- og lønnsutviklingen i 1. avtaleår og kostnader knyttet til innføring av tjenestepensjon.

Endringene i tariffavtalen for 2. avtaleår tas stilling til i NFOs styre og NHOs Hovedstyre.

Hvis partene ikke blir enige, kan den organisasjon som har fremsatt krav innen 14 – fjorten – dager etter forhandlingenes avslutning, si opp de enkelte tariffavtaler med 14 – fjorten – dagers varsel (dog ikke til utløp før 1. april 2023).

Partene er enige om å drøfte de erfaringene som partene har hatt med hensyn til lokale drøftelser om innføring av lokale pensjonsavtaler, herunder drøfte nødvendige tiltak for å ivareta partenes oppfordring om at det etableres tjenestepensjonsordninger på den enkelte bedrift.

Rikslønnsnemnda

Avgrensning av Rikslønnsnemndas behandling av saken.

Partenes påstander setter grenser for hvilke spørsmål som Rikslønnsnemnda kan behandle.

Norsk Flyteknikerorganisasjon tror at Norsk Flyteknikerorganisasjon og NHO Luftfart kan bli enig om endring av 13.3 til 13.3.1, ny 13.3.2 og 13.3.3. Likeså at det kan oppnås enighet om endring av § 17 som det fremkommer av Norsk Flyteknikerorganisasjons forslag av 27. juni 2022.

Det er **ikke praktisk** at Rikslønnsnemnda skal ta standpunkt til **omfangsbestemmelsen**. Norsk Flytekniker Organisasjon tror partene kan bli enig om omfangsparagrafen frem til neste avtalerevisjon. Det samme gjelder at Matpengesatsen heves fra kr 90 til kr 96.

Norsk Flyteknikerorganisasjon legger derfor dette til grunn, men forbeholder seg retten til å komme tilbake til disse tvistetema i avsluttende innlegg, dersom NHO Luftfart ikke er enig.

Norsk Flytekniker Organisasjons merknader til Rikslønnsnemnda

Rikslønnsnemnda skal etter dette ta standpunkt til generelt tillegg og minstelønn for Norsk Flytekniker Organisasjon medlemmer.

Norsk Flytekniker Organisasjon er **selvstendig part** med egen tariffavtale med NHO Luftfart. Det foreligger et selvstendig tarifforhold mellom partene, og det er dette tarifforholdet Rikslønnsnemnda har fått til oppgave å finne en løsning på. Norsk Flytekniker Organisasjon er det største forbundet for flyteknikere. Forbundet organiserer over 90% prosent av alle flyteknikerne i kommersiell luftfart i Norge og flyselskapene er medlem av NHO Luftfart.

Rikslønnsnemnda har gjentatt gitt uttrykk for at det skal **sterke hensyn** til å **fravike frontfagsmodellen**, jf. blant annet sak 01/2021. Hensikten med frontfagsmidelen er blant annet å sikre en **moderat lønnsvekst**, som skal bidra til bedre konkurransevne både direkte, og indirekte gjennom lavere rente og svakere krone-kurs. Det skal så igjen gi tryggere grunnlag for **høy sysselsetting** og lav arbeidsledighet framover.

Det er imidlertid grunn til å minne om at Frontfagsmodellen innebærer en **viss rigiditet og styring**, ved at lønnsveksten **skal være om lag den samme** i store områder av økonomien. Likevel er det viktig at det er rom for å bruke lønnsdannelsen med sikte på nødvendige omstillinger i arbeidslivet, og for å **legge til rette for gode tjenester og høy produktivitet**. Det innebærer bl.a. at profilen i oppgjøret i frontfaget **ikke skal overføres til andre sektorer**, men derimot **bestemmes** i den **enkelte sektor** ut fra forholdene i sektoren, jf. NOU 2013: 13 s. 136. (NFOs uthevinger).

Det er også viktig å forstå **den normgivende rollen** til frontfaget. Den samlede lønnsveksten i frontfaget presenteres fra enkelte hold som et **gulv** for lønnsveksten, mens andre fremstiller det som et **tak**, dvs. at lønnsveksten i andre sektorer ikke skal overstige det som frontfaget får. I henhold til frontfagsmodellen skal den samlede lønnsveksten i frontfaget **verken** være **et gulv eller et tak**, men en **norm** som skal sikre at lønnsveksten i konkurranseutsatt sektor over tid er retningsgivende for andre sektorer. Hensikten med frontfagsmodellen er å sikre en lønnsvekst som reflekterer lønnsnivået i konkurranseutsatt næringsliv, og at lønnsutviklingen i andre områder over tid følger denne utviklingen. I det enkelte år kan ulike forhold føre til visse forskjeller i lønnsveksten mellom ulike sektorer, men over tid skal lønnsveksten være noenlunde den samme i alle de store sektorene, jf. NOU 2013: 13 s. 140. (NFOs uthevinger).

Norsk Flytekniker Organisasjon finner grunn til å påpeke at dersom Rikslønnsnemnda i denne saken **ikke fraviker frontfagsmodellen** vil det innebære at det største forbundet iblant flyteknikerne underordnes LO, selv om LO bare organiserer noen ganske få flyteknikere og har helt andre prioriteringer. Denne form for kobling, som innebærer at den største organisasjonen i en sektor, underordnes den største organisasjonen i arbeidsmarkedet er **ikke forenlig med organisasjonsfriheten**. Det er vanskelig å forene denne begrunnelse med de konvensjonsforpliktelsene Norge har påtatt seg, og som bl.a. er vernet gjennom EMK artikkel 11 som gjelder som norsk lov.

Norsk Flytekniker Organisasjon mener at det også foreligger **sterke grunner** for å **fravike frontfagsmodellen**. Det er viktig med tilstrekkelig fleksibilitet i lønnsdannelsen for å understøtte en **effektiv allokering av arbeidskraften**, jf. NOU 2013: 13 s. 142. (NFOs uthevinger). Det må være rom for å bruke lønnsdannelsen med sikte på å **legge til rette for gode tjenester og høy produktivitet i flybransjen**.

Frontfagsmodellen har tradisjonelt bidratt til moderat lønnsvekst. Dens rigiditet har imidlertid de senere år ført til at den **ikke** har sikret **høy stabil sysselsetning** i enkelte sektorer. De ulike sektorene konkurrerer heller ikke om **den samme arbeidskraften lengre**, noe som i **hovedkursteorien** innebar at lønnsveksten skulle være **om lag den samme** i alle sektorer. Begrunnelsen er at det er marginalt eller ingen arbeidskraft å konkurrere om i enkelte sektorer.

Etter EU-utvidelsen i 2004 har Norsk Industri i rappellerende tempo vært prisgitt ustabil arbeidsinnvandring, ofte gjennom innleie av arbeidskraft gjennom bemanningsforetak, hvilket åpenbart både på kort og lang sikt vil kunne svekke konkurranseevnen mot utlandet; leveringsvansker kan oppstå da arbeidskraften er ustabil.

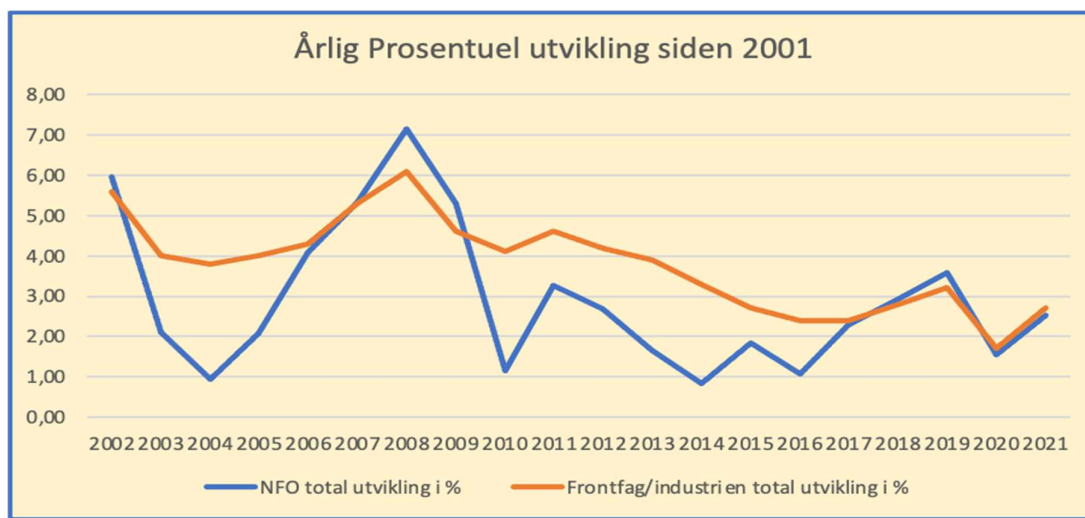
Dette forsterkes av at hovedoppgjøret for frontfag i år 2020 og år 2022 har vært særdeles dårlig. Det er ingen tvil om at Fellesforbundet ble **forbigått og «rundlurt»** i årets oppgjør som nok en gang vil gi deres medlemmer negativ kjøpekraft/reallønnsnedgang. Det kan føre til en svekket norsk industri.

Norsk Industri vil tape i konkurranse om arbeidskraft og samlet svekke sin konkurranseevne. Det vil klart kunne svekke norsk økonomi og føre til at **frontfagsmodellen** ikke virker etter sin hensikt.

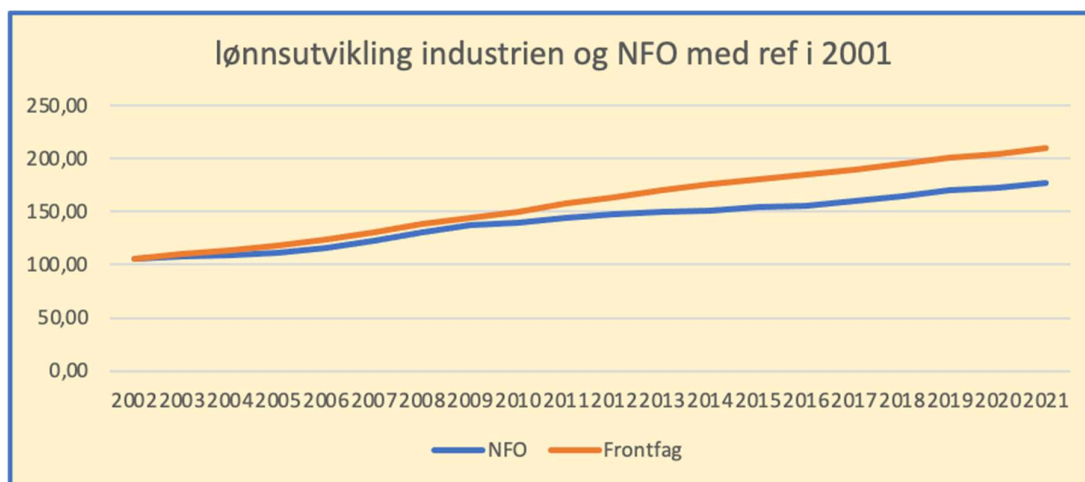
Det samme skjer nå også for flyteknikerne og andre grupper som over tid har vært tro mot frontfagsmodellen og frontfagsoppgjøret.

Årslønnsveksten for flyteknikerne har også hatt en negativ utvikling i forhold til frontfaget.

Årlig prosentuell utvikling siden 2001 har vært som følger:



Disse prosentuelle underreguleringer gir en etterhengene lønnsutvikling sammenlignet med industriens lønnsutvikling som vi ser i neste graf, dette er en hovedårsak til at bransjen ikke klarer god nok nyrekruttering av flyteknikere, samt at flere praktiserende flyteknikere søker seg til andre bransjer.



I Norge er det i dag mangel på kvalifiserte flyteknikere. Det vil bare forsterkes de nærmeste år da en rekke flyteknikere vil bli pensjonert.

Aldersfordelingen er som følger:

Færre består også flyteknikerutdanning, rekrutteringen er svak, og flyselskapene er nå helt avhengig av arbeidsinnvandring. Da flyselskapet SAS ulykksalig gjennomførte nedbemanning av flyteknikere under pandemien, for så å oppbemanne kort tid etter, var det ingen av de oppsagte arbeidstakerne som benyttet seg av fortrinnsretten, jf. arbeidsmiljøloven § 14-2.

For å sikre det mener Norsk Flytekniker Organisasjon at det må gis **mer enn frontfagsoppgjøret**. Den aktuelle arbeidskraftsituasjonen er kritisk. Det er påtrengende nødvendig for å sikre norsk luftfart. Alternativet er at bransjen vil få betydelige leveringsvansker.

Et generelt tillegg i samsvar med frontfaget er ikke tilstrekkelig til å rekruttere og beholde kvalifiserte flyteknikere, og forverrer situasjonen ytterligere.

Norsk Flytekniker Organisasjon mener det er nødvendig med et løft ut over frontfagets estimerte ramme. Det er nødvendig for å kunne legge til rette for **gode flytjenester av høy produktivitet**. I motsatt fall vil mangel på arbeidskraft resultere i **problemer med å legge til rette for gode tjenester og høy produktivitet** og være i strid med det formål lønnsdannelser skal sikre, jf. NOU 2013: 13 s. 136. (NFOs uthevinger).

Norsk Flytekniker Organisasjon mener at et generelt tillegg på kr. 29 per time og en minstelønnsats på kr. 37 952 vil være nødvendig for å rekruttere og beholde flyteknikere. En slik lønnsøkning vil også være en lønn i samsvar med det ansvar, arbeidsinnsats og risiko som nedlegges i det arbeidet som blir utført.

Virkningstidspunkt

Rikslønnsnemnda har fast praksis på å fastsette **virkningstidspunktet** for nemndas avgjørelser til **arbeidets gjenopptakelse**, jf. bla. Sak nr. 01/2021. I vår sak skulle det tilsi at virkningstidspunktet skal settes til **28. juni 2022**.

Norsk Flytekniker Organisasjon gjør gjeldende at denne praksisen må endres. Norsk Flytekniker Organisasjon mener at virkningstidspunktet må settes til 1. april 2022 som ville ha vært ordinært ikrafttredelsestidspunkt for ny overenskomst.

Rikslønnsnemndas praksis fører til at **lovlig arbeidskamp «straffer seg»** og forblir et svært svakt kampmiddel for fagforeningene. Arbeidsgiverforeningene får også en **uberettiget fordel** ved å iverksette massive lockouter som leder til tvungen lønnsnemnd.

Det ble gjort i 2018, jf. Sak nr. 01/2018. Det ble også gjort i vår sak da NHO Luftfart 21. juni varslet lockout av de resterende medlemmene av Norsk Flytekniker Organisasjon. Babcock søkte den 25. juni om dispensasjon for flyteknikere som arbeider med luftambulansfly. Styret i NHO Luftfart avslø søknaden samme dag. Mandag 27. juni klokken 14.45 rapporterte Statens helsetilsyn til Helse- og omsorgsdepartementet at det tirsdag 28. juni ca. kl. 10.00 ville oppstå fare for liv og helse i helsetjenesten som følge av den pågående arbeidskonflikten. På bakgrunn av Helsetilsynets vurdering innkalte statsråden partene til møte tirsdag 28. juni klokken 09.30. På statsrådets forespørsel bekreftet begge parter at de ikke så noen mulighet for å komme til enighet i tvisten

mellom dem. I lys av dette og Helsetilsynets rapport informerte statsråden partene om at Regjeringen ville gripe inn med tvungen lønnsnemnd i konflikten. På anmodning fra statsråden sa arbeidstakerne seg villig til å gjenoppta arbeidet snarest mulig.

Dette forsterkes av at leder Stein Lier-Hansen i Norsk Industri brukte trussel om lockout for å presse LO til å avslutte industristreiken i august i år. Han varsler at lockout bør bli like legitimt å bruke som streik, jf. artikkel <https://www.vg.no/nyheter/innenriks/i/8QbqdQ/nho-topp-varsler-mer-bruk-av-lockout>.

Retten til en balansert arbeidskamp er viktig for å sikre gode lønnsforhandlinger. Dersom denne balansen forrykkes, vil lønnsforhandlinger bli redusert til **kollektiv tigging** fra fagforeningene. Det vil lede til en svært farlig utvikling som kan skade lønnsdannelsen fremover.

NHO Luftfart skriver i innlegg av 17. oktober 2022:

Presentasjon av NHO/NHO Luftfart og Flyteknikeroverenskomsten

Kort om NHO og NHO Luftfart

NHO er Norges største arbeidsgiverorganisasjon og består av et fellesskap med over 30 000 medlemsbedrifter og mer enn 600 000 årsverk. Samlet bidrar medlemsbedriftene i NHO med ca. 40 prosent av den økonomiske verdiskapingen i Norge.

NHO-fellesskapet består av NHO sentralt, 10 regionforeninger og 17 landsforeninger innen et bredt spekter av bransjer. NHO er part i samtlige av NHO-fellesskapets tariffavtaler.

Tariffavtalestrukturen hos NHO er bygget opp med hovedavtaler der NHO er arbeidsgiverpart, og overenskomster der NHO og landsforeninger sammen er part. Overenskomstene er oftest bransjeinndelte, men innen luftfarten gjelder dette kun ¼ av ca 40 overenskomster. Resterende overenskomster er bedriftsvis tariffavtaler. Forhandlingsansvaret tilligger landsforeningen, som i denne interessedivisjonen er NHO Luftfart.

NHO Luftfart er en landsforening i NHO-systemet som organiserer medlemsbedrifter innenfor luftfart, så som flyselskaper, ground handling, helikopterselskaper, flyskoler, private lufthavner mv. NHO Luftfart har totalt 50 medlemsbedrifter med mer enn 12 000 ansatte.

Om Flyteknikeroverenskomsten avtale nr 279

Flyteknikeroverenskomsten mellom NFO og NHO/NHO Luftfart avtale nr 279 er en bransjeavtale for flyteknikere.

Flyteknikeroverenskomsten er en rammepreget minstelønnsavtale som forutsetter at det inngås særavtale for regulering av lokale forhold. På forhandlingstidspunktet var denne gjort gjeldende hos følgende medlemsforetak:

- Norwegian Air AS
- Scandinavian Airlines Systems Denmark-Norway-Sweden (SAS)
- Widerøe Technical Services AS (WTS)
- Widerøe Flyveselskap AS

- Babcock Scandinavian Engineering AS

I dag er overenskomsten også gjort gjeldende hos Kongsberg Aviation Maintenance Services AS (KAMS) og Norse Atlantic Airways AS.

På tidspunktet for forhandlingene var 421 NFO-medlemmer omfattet av overenskomsten.

Tariffrevisjon Flyteknikeroverenskomsten avtale nr 279

Det økonomiske grunnlaget for forhandlingene

I Norge har vi en samfunnsmodell der arbeidslivets parter, regjering, storting og viktige institusjoner samarbeider for å sikre at vi har et bærekraftig velferdssamfunn, det vi omtaler som "den norske modellen". Denne modellen består av tre bærebjelker:

- velferdsstaten med sine universelle velferdsytelser
- økonomisk styring med pengepolitikk og finanspolitikk
- **et organisert arbeidsliv med en koordinert lønnsdannelse**

Det er samspillet mellom disse som er kjernen i den norske modellen og har vært avgjørende for å sikre vår høye sysselsetting, små forskjeller og et konkurransedyktig næringsliv.

Norge har en liten og åpen økonomi, og er avhengige av handel med utlandet for å kunne opprettholde den velferden vi har i dag. Det organiserte arbeidslivet i Norge sørger for en koordinering av lønnsdannelsen slik at konkurranseevne til utekonkurrerende industri i de internasjonale markedene, representert ved Industriooverenskomsten, ivaretas. Dette skjer gjennom den såkalte frontfagsmodellen, hvor Industriooverenskomsten forhandler først og setter den økonomiske normen for alle etterfølgende bransjer og sektorer. Det er hovedorganisasjonenes ansvar å sette sammen et frontfag som i tilstrekkelig grad representerer konkurranseutsatt næringsliv og som også er praktiserbart. I det partssammensatte utvalget, Holden III (NOU 2013:13), konkluderte partene med at bedriftene som omfattes av Industriooverenskomsten er representativt for konkurranseutsatt sektor.

Dersom konkurranseutsatte næringer skal kunne holde på arbeidskraften, kan heller ikke lønnsveksten i sektorer som *ikke* er i konkurranse med utlandet overstige lønnsveksten i konkurranseutsatt sektor. Da vil sistnevnte sektor bli lønnstapere og lite attraktive som arbeidsgivere.

Dette systemet med frontfag og koordineringen av lønnsdannelsen innebærer at konkurranseutsatt industri ikke blir påført økte produksjonskostnader som svekker konkurranseevnen internasjonalt.

Frontfagsmodellen har lang tradisjon i Norge, og det er bred enighet i norsk arbeidsliv om at resultatet fra frontfaget legger rammen for etterfølgende oppgjør. En rekke internasjonale studier tyder på at sysselsettingen gjennomgående er høyere, og arbeidsledigheten lavere i land med koordinert lønnsdannelse enn i land uten en slik koordinering (NOU 2013:13 s. 137). Det er også Norges erfaring. Få andre land har en større andel av sysselsatte, lavere andel arbeidsledige og en jevnere inntektsfordeling enn Norge. Koordineringen krever imidlertid at organisasjonene er villige til, og i stand til, å samordne seg for å realisere målene og det er viktig at koordineringen så langt som mulig omfatter alle grupper (NOU 2013:13 s. 12 og 13). I tider hvor det kan bli behov for å

redusere forskjellene i lønnsnivået i lønnskostnadsnivået mellom Norge og handelspartnere, uten å gå veien om høy arbeidsledighet, vil det kunne bli nødvendig med respons i den koordinerte lønnsdannelsen i Norge.

NHO er en forsvarer for at modellen fortsatt skal være styrende for den samlede lønnsutviklingen i privat og offentlig sektor. Frontfaget estimerte årslønnsvekst for industriarbeidere i 2022 til å være 3,7 prosent og består av følgende elementer:

Generelt tillegg (4 kr)	= 1,3 %
Overheng	= 0,9 %
Lønnsglidning	= 1,5 %
Totalt	= 3,7 %

Det ble gitt et generelt tillegg til alle arbeidstakere på kr. 4,- per time fra 1. april 2022. Dette er da frontfagsnormen for alle avtaler med lokal forhandlingsrett, slik som også er tilfellet for Flyteknikeroverenskomsten.

Forhandlingene på Flyteknikeroverenskomsten avtale nr 279

NHO Luftfart mottok den 6. januar 2022 oppsigelse fra NFO av Flyteknikeroverenskomsten avtale nr. 279.

Oppgjøret 2022 ble gjennomført som et forbundsvist oppgjør. Ettersom den konkurranseutsatte industrien setter rammen for de øvrige oppgjørene, herunder for Flyteknikeroverenskomsten avtale nr 279, ble også disse forhandlingene avholdt først etter frontfaget var ferdig.

Frontfagsforhandlingene ble avsluttet under mekling den 1. april jf. bilag 2. Den 5. og 6. mai ble det gjennomført forhandlinger for Flyteknikeroverenskomsten nr. 279 med NFO.

Det ble fremsatt en rekke krav fra både arbeidstaker- og arbeidsgiversiden under forhandlingene.

Flere av de materielle kravene var prinsipielt krevende for NHO Luftfart i tillegg til at det ble fremmet et svært høyt lønnskrav på kr. 60,- i generelt tillegg som ville utgjøre 17 prosent i årslønnsvekst. I frontfaget ble partene som nevnt enige om et generelt tillegg på kr. 4,- og 3,7 prosent i årslønnsvekst. Det ble dermed umulig for NHO Luftfart å imøtekomme flere av disse kravene. Partene sto med andre ord svært langt fra hverandre.

NFO ønsket en pause i forhandlingene den 6. mai kl 16 for å gjenoppta forhandlingene på et senere tidspunkt. Da NHO Luftfart kun hadde mulighet til å forhandle først etter sommeren, meddelte NFO den 25. mai brudd i forhandlingene.

NHO Luftfart mottok NFOs plassoppsigelse den 31. mai. Denne omfattet samtlige 421 arbeidstakere fordelt på alle virksomhetene organisert i NFO.

Den 17. juni ble det gjennomført mekling mellom NFO og NHO Luftfart for Flyteknikeroverenskomsten avtale nr. 279. Partene sto så langt fra hverandre at meklere konstaterte at det ikke var grunnlag for å legge frem forslag til løsning som begge parter kunne forventes å akseptere. Meklingen ble avsluttet 18. juni kl. 03.50 da NFO valgte å ta brudd. Streik ble iverksatt fra arbeidstidens begynnelse samme dag.

Den 21. juni varslet NHO Luftfart lockout fra arbeidets begynnelse den 26. juni.

Det var flere møter og samtaler i tiden med arbeidskamp uten at partene kom nærmere noen løsning. Det ble gjennomført en frivillig mekling den 23. og 24. juni, uten at det heller førte frem.

NFO fremsatte et forslag til løsning den 27. juni kl 23.13.

Det var da flere endringer i de materielle kravene, og lønnskravet per time var justert fra kr. 60,- til kr. 29,-. Dette var fremdeles langt utover frontfagsrammen og ikke mulig å akseptere for NHO Luftfart.

Den 28. juni kl 09.30 innkalte Arbeidsminister Marte Mjøs Persen partene til møte og informerte om at regjeringen ville gripe inn med tvungen lønnsnemnd for å avslutte streiken grunnet fare for liv og helse.

På anmodning fra statsråden sa partene seg villige til å avslutte arbeidskampen og gjenoppta arbeidet.

NFOs krav

Vedrørende NFOs avgrensning av Rikslønnsnemndas behandling av saken

Det følger av lønnsnemndsloven § 2, 2. ledd at en avgjørelse av Rikslønnsnemnda har samme virkning som en tariffavtale. I den provisoriske anordningen fremkommer det at tvisten skal avgjøres av Rikslønnsnemnda. For å kunne avgjøre den aktuelle tvisten må nemnda ha den samme kompetansen som partene til å fastsette innholdet i tariffavtalen. For å kunne fylle rollen som et effektivt tvisteløsningsorgan, må den kunne behandle alle sider ved tvisten. Endringer av materiell art må imidlertid etter NHO Luftfarts syn partene klare å komme til enighet om gjennom forhandlinger. Når en slik enighet ikke er oppnådd må Rikslønnsnemndas konservative tradisjon, med å ikke vedta endringer som partene ikke selv har blitt enige om, legges til grunn.

I sitt skriftlige innlegg til Rikslønnsnemnda av 10. oktober har NFO tatt utgangspunkt i sitt siste forslag til løsning av 27. juni, jf bilag 12. NHO Luftfart kommenterer derfor ikke på samtlige av kravene som ble fremmet under forhandlingene da de øvrige kravene anses som frafalt. I det videre tas utgangspunkt i de kravene av 27. juni som NFO fremmer i sitt skriftlige innlegg.

Det vises først til NFOs skriftlige innlegg punkt 4.1 der det fremholdes at det ikke er praktisk at Rikslønnsnemnda skal ta standpunkt til NFOs krav om omfangsbestemmelsen frem til neste avtalerevisjon. Dette er NHO Luftfart enig i. Endringer i en tariffavtales omfangsbestemmelse vil potensielt ha stor innvirkning på andre tariffområder og vil kreve nærmere utredninger. Etter NHO Luftfarts syn må partene klare å komme til enighet gjennom forhandlinger og vil ikke være egnet for avgjørelse i Rikslønnsnemnda. Det foreligger imidlertid ikke enighet om et nytt utvalgsarbeid.

Videre har NFO avvist NHO Luftfarts løsningsforslag der punkt 13.3 (nytt 13.3.1), nytt 13.3.2 og nytt 13.3.3 var en del av en helhetlig løsning av interessetvisten. Det er en kjensgjerning at man ikke er enige om noe før man er enige om alt og det ville være urimelig om man i ettertid skulle kunne trekke ut fordelaktige enkeltelementer av et løsningsforslag. Det vises i denne sammenheng også til Rikslønnsnemndas kjennelse i sak 1-2014 (Norsk Industri/ Industri Energi- overenskomst for vaskeri og renseri):

"De nøytrale medlemmene vil videre peke på at under mekling vil det nødvendigvis komme ulike innspill med henblikk på å finne en helhetlig løsning i konflikten. Men oppstår det ikke enighet under meklingen og tvisten senere blir brakt inn for Rikslønnsnemnda ved tvungen lønnsnemnd, er interessetvisten som skal behandles den totale revisjon av overenskomsten mellom partene – noe som også underbygges av arbeidstvistloven § 23. Partene vil da være avskåret fra å kunne påberope bundethet vedrørende enkeltelementer som det tilsynelatende hadde vært mulig å oppnå enighet om."

Krav om et generelt lønnstillegg

NFOs krav er følgende:

*"Det gis et generelt tillegg til alle som omfattes av overenskomsten på kr **29,-** pr time".*

Den 6. mai fremmet NFO et lønnskrav på kr. 60,- i generelt tillegg som ville utgjøre 17 prosent i årslønnsvekst. Dette stod de fast ved helt frem til den 27. juni og ga uttrykk for at det var uakseptabelt med et lønnstillegg på linje med frontfaget og krevde nivåheving.

Den 27. juni kl 23.13 justerte NFO sitt lønnskrav til kr. 29,-. Dette utgjør i overkant av 9 prosent i årslønnsramme.

Det ble som kjent gitt kr. 4,- i frontfaget med årslønnsramme på 3,7 prosent, og det er dette andre grupper i samfunnet har akseptert. NHO har et ansvar for å følge lønnsrammen og for at den norske lønnsmodellen bevares. Frontfaget er normen for lønnsøkningen i alle etterfølgende oppgjør, også for flyteknikerne. Ettersom kravet som ble fremmet fra NFO den 27. juni fremdeles er langt utover frontfagsrammen, kunne ikke NHO Luftfart akseptere kravet.

Det bemerkes for øvrig at NFOs oversikt over årlig prosentuell utvikling siden 2001 som er gjengitt i deres skriftlige innlegg av 10. oktober 2022 s. 7 og 8 er uten kildehenvisninger. Etter vårt syn er det ikke holdbart som dokumentasjon for lønnsutvikling for flyteknikere sammenlignet med frontfaget.

I tillegg til å fremsette et lønnskrav langt utover frontfaget er dette etter vårt syn et høyst uansvarlig krav da dette fremmes i en bransje som har vært svært hardt rammet av pandemien. Flere selskaper har stått/står i fare for å gå konkurs og sliter enda med ringvirkninger etter pandemien.

Videre dreier disse forhandlingene seg om en allerede høyt lønnet gruppe. En flytekniker tjener i gjennomsnitt kr 783 861, inkludert skifttillegg og andre uregelmessige tillegg. Dette er et yrke uten krav til utdanning på høyskole- eller universitetsnivå. I NHOs statistikker på overenskomstnivå ligger denne gruppen fjerde best. En slik lønnsøkning ville innebære et lønnsloft NHO Luftfart mener det ikke er grunnlag for.

Ettersom det skal være etterfølgende lokale forhandlinger er NHO Luftfart videre av den oppfatning at eventuelle lønnsloft må skje lokalt hos den enkelte bedrift i henhold til deres lønnsevne. Som kjent innebærer den norske modellen både sentrale forhandlinger mellom organisasjonene og lokale forhandlinger i den enkelte bedrift. Gjennom de sentrale forhandlingene bidrar de store organisasjonene i arbeidslivet til koordinering av lønnsutviklingen i Norge og sender signaler om hvilken samlet lønnsvekst partene mener norsk næringsliv kan tåle. I de lokale forhandlingene vil de tillitsvalgte ha rett til å forhandle lønn på vegne av sine medlemmer og ansatte kan gis et tillegg basert på en vurdering av de i Flyteknikeroverenskomstens fem kriterier i punkt 5.2.4; bedriftens økonomi, produktivitet, fremtidsutsikter, konkurransevne og den aktuelle arbeidskraftsituasjon.

Bare slik er det mulig å ivareta forskjeller i lønnsveve og andre lokale utfordringer. Om man ikke skulle komme frem til en enighet lokalt, vil denne gruppen også ha mulighet til å aksjonere ved å benytte seg av såkalt dagsing som er en arbeidstemponedsettelse med forholdsmessig lønnsreduksjon. I Flyteknikeroverenskomsten innebærer dette at de ansatte må være til stede 100 prosent av arbeidstiden, men hvor de yter 85 prosent arbeidsinnsats og mottar 85 prosent lønn. Hensikten er å fremtvinge endringer i lokal lønnsavtale som er oppsagt og utløpt.

Resultatet i det sentrale oppgjøret er dermed ikke nødvendigvis avgjørende for hva den enkelte arbeidstaker får i lønnsstillegg det enkelte år. I NHO-området har ca 83 prosent av årsverkene i arbeideroverenskomstene lokale forhandlinger, og blant industriarbeiderne skjer om lag 77 prosent av lønnsveksten lokalt. En slik koordinering av lønnsdannelsen demper lønnspresset og begrenser lønnsforskjellene, samtidig som tilstrekkelig lokal fleksibilitet kan gi virksomhetene redskaper til å rekruttere, motivere og beholde arbeidskraften.

At et lønnsloft vil være avgjørende for å øke attraktiviteten til yrket er det etter NHO Luftfarts syn imidlertid ikke tilstrekkelig grunnlag for å hevde. Det medfører riktighet at det er mangel på flyteknikere, men dette er en global utfordring og ikke nødvendigvis som følge av lønnsdannelsesmodellen i Norge. Eventuelle rekrutteringsutfordringer kan dermed dreie seg om andre faktorer og ikke nødvendigvis om for lav avlønning, ref. også ovennevnte lønnsnivå. At lønn er utslagsgivende for rekrutteringssvikten er imidlertid ikke dokumentert på noen måte av NFO.

Det er videre gjort flere tiltak i Norge for å sikre at nyrekruttering til faget opprettholdes og statistikk viser at flere unge søker seg til flyfag nå enn tidligere, jf undernevnte statistikk fra Utdanningsdirektoratet.

	2020	2021	2022
	Skole og læreplass	Skole og læreplass	Skole og læreplass
	Alle trinn	Alle trinn	Alle trinn
	Begge kjønn	Begge kjønn	Begge kjønn
	Hele landet	Hele landet	Hele landet
Informasjon om utdanningsprogrammene			
Alle - Utdanningstype - Utdanningsprogram - Programområde	Antall søkere	Antall søkere	Antall søkere
- Alle utdanningsprogram	205 809	206 831	204 199
- Yrkesfaglig	92 849	94 161	93 288
- Elektro og datateknologi	14 769	14 932	14 915
ELFLY2 - Flyfag	158	249	265

Symbolforklaring

- * Tall som er unntatt offentlighet/skjermet
- ✂ Brudd i tidsrekke. Tallene er ikke direkte sammenlignbare med tidligere år.

Tallene viser en fordeling av førsteønskene til søkere til offentlig videregående skoler og til læreplass.

Regjeringen har også besluttet at det skal etableres en femte landslinje for flyfag etter ønske spesielt fra forsvaret.

Det er også vedtatt et kryssløp fra VG1 TIF (teknologi og industrifag) som trådte i kraft høsten 2021, som innebærer at en større elevmasse enn tidligere kan søke seg inn på VG2 Flyfag. Frem til da kunne man kun søke VG2 Flyfag fra VG1 Elektro. Gjennom dialog i Samarbeidsutvalget for flyfag melder skolene og fylkeskommunene om at de anser at dette har hatt en positiv effekt for rekruttering til Flyfag.

Videre kan det etter NHO Luftfarts syn heller ikke være Rikslønnsnemndas oppgave å sette et lønnsnivå for flyteknikere som gjør yrket attraktivt for kommende generasjoner. Dette er tilfellet for flere yrker, men det gjør likevel ikke Rikslønnsnemnda til en institusjon som skal sørge for slik rekruttering, verken til flyteknikeryrket eller til andre yrker med sviktende rekruttering.

Uansett er dette utfordringer som til syvende og sist må kunne sies å være arbeidsgivers risiko og ansvar.

Krav om heving av minstelønnsatsene

NFOs krav lød som følger:

"Minstelønnsatsene heves med kr 39,-

*inkludert det generelle tillegget på 29,-
per time og ny sats blir:*

Minstelønn.....kr 37 952,-"

Partene kom ikke til enighet om minstelønnsheving. I forhandlingene krevde NFO anerkjennelse for en ny forståelse av 5.2.1, jf. lønnskrav overlevert den 6. mai, oversendt kl. 14.09: minstelønnsatsen skulle fra nå være utgangspunktet for avlønningen av flyteknikerne lokalt. Enhver økning av minstelønnsats sentralt skulle dermed slå inn på lønnstabellene lokalt og innebære en direkte økning av flyteknikernes avlønning.

Et krav om en slik forståelse av bestemmelsen sammenholdt med en vesentlig heving av minstelønnsatsen ville gitt kostander langt ut over frontfagsrammen. NHO Luftfart kunne ikke akseptere dette.

NHO Luftfarts krav til hovedoppgjøret 2022

Foruten krav om oppdatering av årstall i overenskomstens § 17 forutsettes en prosess/diskusjon mellom partene som ikke nemnda kan fastsette. Endringer av materiell art må etter NHO Luftfarts skjønn partene klare å komme til enighet om gjennom forhandlinger og vil ikke være egnet for avgjørelse i Rikslønnsnemnda. Når det ikke er oppnådd en slik enighet, må Rikslønnsnemndas konservative tradisjon, med å ikke vedta endringer som partene ikke selv har blitt enige om, legges til grunn. NHO Luftfart har etter en samlet vurdering justert våre krav i henhold til denne tradisjonen og vil derfor nedlegge påstand som ikke endrer overenskomstens bestemmelser.

NHO Luftfarts anførsler til Rikslønnsnemnda

NHO Luftfart anfører at Rikslønnsnemnda må fastsette et resultat for tariffoppgjøret 2022 mellom NFO og NHO/NHO Luftfart i tråd med resultatet fra frontfagsoppgjøret. Det følger av tidligere praksis

i nemnda at det skal sterke hensyn til å fravike frontfagsnormen. Det foreligger ingen slike særskilte grunner i vår sak. NHO Luftfart anfører derfor at rammen på 3,7 prosent fra frontfaget legges til grunn i sak 2/2022, og at det generelle tillegget på kr. 4,- per time gis til alle arbeidstakere omfattet av overenskomsten.

Med dette som utgangspunkt anfører NHO Luftfart at Rikslønnsnemnda legger til grunn følgende resultat for tariffoppgjøret 2022 for Flyteknikeroverenskomsten avtale nr. 279:

- Det gis kr. 4,- per time til alle arbeidstakere fra tidspunktet da arbeidet ble gjenopptatt 28. juni 2022 i henhold til resultatet fra frontfagsforhandlingen og Riksmeklerens møtebok i sak 2022-003 av 1. april 2022
- Matpengesatsen justeres i henhold til protokoll av 23. mars 2022 mellom LO og NHO
- Flyteknikeroverenskomstens bilag oppdateres i henhold til bilag 14. De øvrige bilagene videreføres uendret
- Det generelle tillegget gjøres ikke gjeldende for arbeidstakere som har sluttet i bedriften i tiden før Rikslønnsnemndas kjennelse foreligger
- Årstall endres i avtalens § 17
- Tariffavtalen for øvrig prolongeres

Virkningstidspunkt for ny overenskomst

NHO Luftfart anfører at endringer i overenskomsten gjøres gjeldende fra arbeidets gjenopptakelse med de endringer som redegjort for under forrige avsnitt.

Generelt tillegg på 4 kr. per time gjøres gjeldende fra samme tidspunkt, det vil si 28. juni 2022. Det vises i denne sammenheng til Rikslønnsnemndas kjennelse i sak 1 og 2/2004 det følgende er uttalt:

"Det følger av sikker praksis i Rikslønnsnemnda at etter en arbeidskonflikt gis det generelle tillegget fra gjenopptakelsen av arbeidet jf. det som herom er inntatt i sak nr. 3 og nr. 4 2002 mellom Norsk Helse og Sosialforbund og Norsk Kommuneforbund på den ene siden og Servicebedriftenes Landsforening på den andre siden. At det også etter OFSs og Lederne iverksettelse av kampmidler kommer en lockout, rokker ikke ved dette utgangspunkt".

Viser videre til Rikslønnsnemnda sak nr. 2 og 3/2012 og sak nr. 4/2012 mellom Industri Energi/SAFE/Lederne og Norsk olje og gass hvor denne praksisen er fulgt opp. Det er ingen særskilte grunner som tilsier at dette utgangspunktet bør fravikes.

PARTENES KOMMENTARER

Norsk Flytekniker Organisasjon skriver i innlegg av 26. oktober 2022:

Korte sluttkommentarer

Norsk Flytekniker Organisasjon (NFO) viser til skriftlig innlegg fra NHO Luftfart av 17.10.2022.

Norsk Flytekniker Organisasjon opprettholder de anførsler som er gitt i skriftlig innlegg av 10.10.2022 og finner derfor ikke grunn til å gjenta kravene og begrunnelsen på nytt. Norsk Flytekniker

Organisasjon mener at det foreligger **sterke grunner** for å **fravike frontfagsmodellen og at Rikslønnsnemnda har kompetanse til å gjøre det.**

Når det gjelder lønnsutviklingen som er illustrert på side 8 i det skriftlige innlegget fra Norsk Flytekniker Organisasjon er kildene til statistikk og grafer som følger: Frontfags tall: Tbu 04-04-22 Tallmateriale og endelig hovedrapport. Norsk Flytekniker Organisasjon sine Historiske lønnstabeller 2001-2021 fra SAS-Norwegian (NAS), Norwegian (NAR), Widerøe (WTS) og Widerøe (WIF). Babcock, gjennomsnittlig månedslønn pr år for teknikere med 2 sertifikat og 7 års lønnsansenitet, vektet innbyrdes etter medlemstall fra hvert selskap/tabell.

NHO Luftfart synes å ha en svak begrunnelse for å ikke innta ny 13.3.2 og 13.3.3. Deres begrunnelse er at «*Det er en kjensgjerning at man ikke er enige om noe før man er enige om alt og det ville være urimelig om man i ettertid skulle kunne trekke ut fordelaktige enkeltelementer av et løsningsforslag.*»

Norsk Flytekniker Organisasjon mener at det er særdeles viktig at ny 13.3.2 og 13.3.3 inntas i tariffavtalen og vil kreve at Rikslønnsnemnda behandler spørsmålet. Begrunnelsen er at det er viktige helsemessige bestemmelser som gir ei viss økonomisk sikkerhet for flyteknikere som av helsemessige årsaker ikke kan arbeide skift. Dette er også fordelaktige bestemmelser for flyselskapene, da disse sakene kan løses enklere, på grunn av at flyteknikere gis en viss økonomisk sikkerhet.

NHO Luftfart skriver i innlegg av 2. november 2022:

Enkelte kommentarer til NFOs skriftlige innlegg, datert 26. oktober 2022

Det vises til NFOs kildehenvisning til illustrasjonen av deres lønnsutvikling som ble fremstilt i deres skriftlige innlegg datert 10. oktober 2022:

"Norsk Flytekniker Organisasjon sine Historiske lønnstabeller 2001-2021 fra SAS-Norwegian (NAS), Norwegian (NAR), Widerøe (WTS) og Widerøe (WIF). Babcock, gjennomsnittlig månedslønn pr år for teknikere med 2 sertifikat og 7 års lønnsansenitet, vektet innbyrdes etter medlemstall fra hvert selskap/tabell."

Tallgrunnlag med utgangspunkt i bedrifters særavtaler kan ikke benyttes som beregningsmodell under lønnsforhandlinger. Det er utslaget for hele overenskomsten som må være førende. Det var først i 2019 at det ble avtalt at Flyteknikeroverenskomsten avt.nr. 279 skulle få utarbeidet tariffstatistikk etter samme metode som andre tariffoverenskomster i NHO. I tariffstatistikken vises lønnsvekst med avtalt lønn, bonus og uregelmessige tillegg.

Statistikken for tariffavtale nr. 279 viser en lønnsvekst på 4,9 % i 2019, 0 % i 2020 og 2,7 % i 2021. På grunn av covid-19 pandemien i 2020 ble arbeid som utløser uregelmessig tillegg på natt, utført på dagtid. Årsaken var at flyene sto på bakken, og det vedlikehold som likevel krevdes ble hovedsakelig utført på dagtid. I 2020 var vekst i avtalt lønn likevel på 2,6 %.

Videre fastholdes det at NFO avviste løsningsforslaget der nytt punkt 13.3.2 og nytt punkt 13.3.3 ble tilbudt som en del av ny overenskomst. Det anses urimelig dersom NFO skal få medhold i å ta ut fordelaktige enkeltelementer av et løsningsforslag. De aktuelle bestemmelsene vil innebære økte kostnader for selskapene, og er slik denne side ser det kun fordelaktig for arbeidstakersiden. Dette ble tilbudt som et ledd i å få på plass en enighet om ny overenskomst. Når det ikke er oppnådd en

enighet, må Rikslønnsnemndas konservative tradisjon, med å ikke vedta endringer som partene ikke selv har blitt enige om, legges til grunn.

RIKSLØNNSNEMNDAS MERKNADER

INNLEDNING

Saken gjelder fastsetting av endret tariffavtale for overenskomst nr. 279 mellom Norsk Flytekniker Organisasjon og NHO Luftfart i forbindelse med hovedoppgjøret i 2022. Rikslønnsnemnda er bedt om å ta stilling til et lønnstillegg, et minstelønntillegg og et skifttillegg for dem som ikke lenger kan jobbe skift på grunn av helsemessige årsaker samt virkningstidspunkt for ny tariffavtale.

LØNSSKRAVENE

Kravene fra Norsk Flytekniker Organisasjon innebærer en økning av lønnen på i overkant av 9 % i årslønnsramme. Tilbudet fra NHO Luftfart er i samsvar med nivået for frontfaget der det tas utgangspunkt i et generelt timetillegg, overheng og lønnsglidning som gir et samlet tillegg på 3,7 %. Norsk Flytekniker Organisasjon har vist til at frontfagsmodellen ikke sikrer høy stabil sysselsetting av flyteknikere og mener det nå er nødvendig å gi flyteknikerne en lønnsutvikling som vil kunne bidra til tilstrekkelig nyrekruttering. NHO Luftfart mener flyteknikerne ikke har hatt en negativ lønnsutvikling sammenlignet med frontfaget. NHO Luftfart har også vist til at mange arbeidsgivere innen luftfarten har hatt en svært vanskelig økonomi grunnet tap som følge av pandemien og høye drivstoffutgifter. NHO Luftfart har også vist til at myndighetene har økt satsing på opplæring av nye flyteknikere samt at søkingen til flyfag har vært økende siden 2019.

Rikslønnsnemndas flertall, medlemmene Taraldsrud, Barth, Borvik og Nymoen, mener frontfagsrammen for lønnsoppgjøret i 2022 må følges. Disse medlemmene kan ikke se at det foreligger spesielle hensyn som taler for at det gjøres unntak for Norsk Flytekniker Organisasjon. Det kan i denne sammenheng nevnes at en betydelig del av lønnsfastsettelsen for flyteknikerne forhandles lokalt.

Det fastsettes etter dette et generelt tillegg pr. time på kr 4 for alle arbeidstakere som omfattes av overenskomsten. Det gis på denne måten ikke et ytterligere minstelønntillegg eller skifttillegg for dem som ikke lenger kan jobbe skift på grunn av helsemessige årsaker. Når det konkret gjelder skifttillegg for dem som ikke lenger kan jobbe skift, mener Rikslønnsnemndas flertall at dette er en ordning som i første rekke må få sin løsning gjennom forhandlinger mellom partene. Det vises til tilsvarende betraktninger i sak 3/2006, 3/2012 og 6/2012 for Rikslønnsnemnda.

Medlemmet Wettre støtter kravene fra Norsk Flytekniker Organisasjon.

OMFANGSBESTEMMELSEN

Parten er enige om at Rikslønnsnemnda ikke skal ta stilling til omfangsbestemmelsen i Flyteknikeroverenskomsten. Rikslønnsnemnda er enig i at dette best kan forhandles frem av partene selv og legger til grunn at det kan oppnås enighet på dette området uten Rikslønnsnemndas regulering av spørsmålet.

MATPENGESATSEN

Partene er enige om å justere matpengesatsen fra kr 90 til kr 96. Det vises til Protokoll LO-NHO 23. mars 2022. Rikslønnsnemnda fastsetter matpengesatsen i samsvar med partenes felles påstand.

VIRKNINGSTIDSPUNKTET

Det er en fast og langvarig praksis i Rikslønnsnemnda for at virkningstidspunktet for nemndas avgjørelser settes til arbeidets gjenopptakelse. Streiken ble avsluttet 28. juni 2022. Rikslønnsnemndas flertall, medlemmene Taraldsrud, Barth, Borvik og Nymoen, finner ikke grunnlag for å fravike tidligere praksis. Virkningstidspunktet settes etter dette til 28. juni 2022.

Medlemmet Wettre tar dissens og mener virkningstidspunktet burde være 1. april 2022 med følgende begrunnelse:

Når virkningstidspunktet settes av Rikslønnsnemnda bør det ikke settes slik at det er til fordel for den av partene som har tatt arbeidskampen for langt og dermed utsatt samfunnet for fare for liv og helse. I denne saken er det total lockout fra arbeidsgiversiden som tok arbeidskampen for langt, ikke plassfratredelsene til arbeidstakerne. Rikslønnsnemnda sin faste praksis med fastsetting av virkningstidspunktet vil være et lite insentiv, for den ene part, til å opptre uansvarlig og fremprovosere tvungen lønnsnemnd fremfor å forhandle ferdig.

Medlemmet fra NFO med uttalelsesrett i saken, Ramvik, støtter dissensen.

Medlemmene fra LO og NHO med uttalerett i saken, Tomasgard og Claudi, slutter seg til premissene fra flertallet.

SLUTNING

1. Flyteknikeroverenskomst avtale nr. 279 mellom Norsk Flytekniker Organisasjon og NHO/NHO Luftfart gjøres gjeldende fra 28. juni 2022 til og med 31. mars 2024.
2. Det gis et generelt tillegg på kr 4 pr. time som gjøres gjeldende fra 28. juni 2022.
3. Matpengesatsen heves fra kr 90 til kr 96 i henhold til protokoll 23. mars 2022 mellom LO og NHO.
4. Det generelle tillegget gjøres ikke gjeldende for arbeidstakere som har sluttet i bedriften i tiden før Rikslønnsnemndas kjennelse.
5. Det foretas ikke omregning og etterbetaling av overtid og eventuelle tillegg og andre overenskomstmessige endringer for arbeid utført i tiden før kjennelsen.

Kjennelsen er signert elektronisk.