

RIKSLØNNSNEMNDAS KJENNELSE

18. DESEMBER 2009
i sak 1/2009

Twisten mellom Norsk Flygerforbund/Norsk
Luftambulanse Flygerforening og NHO/NHO
Luftfart/Norsk Luftambulanse AS i forbindelse med
tariffoppgjøret 2009

I	GENERELT.....	3
II	KJENNELSE.....	4
1	SAKSGANGEN FRAM TIL BEHANDLING I RIKSLØNNSNEMNDA.....	4
2	PARTENES PÅSTANDER.....	5
2.1	Norsk Flygerforbund	5
2.2	NHO Luftfart	6
3	PARTENES ANFØRSLER	7
3.1	Norsk Flygerforbund	7
3.1.1	Forhandlingene frem til behandling i Rikslønnsnemnda	7
3.1.2	Arbeidstakernes krav.....	8
3.2	NHO Luftfart	11
3.2.1	Bakgrunn	11
3.2.2	Forhandlingene frem til behandling i Rikslønnsnemnda	12
3.2.3	Partenes krav og grunnlag for tvisten.....	13
3.2.4	NHO Luftfarts anførsler.....	15
3.3	Enighetspunkter	17
4	RIKSLØNNSNEMNDAS MERKNADER.....	18
III	SLUTNING	18

I GENERELT

Rikslønnsnemnda har behandlet tvisten mellom Norsk Flygerforbund/Norsk Luftambulans Flygerforening og NHO Luftfart/Norsk Luftambulans AS i forbindelse med tariffoppgjøret 2009.

Nemnda har hatt følgende sammensetning:

Stein Husby, formann

Steinar Strøm

Anne Britt Evensen Norum

Gunnar Flaata, Næringslivets Hovedorganisasjon (NHO)

Tor-Arne Solbakken, Landsorganisasjonen i Norge (LO)

Arne Wolff, NHO Luftfart

Tor Sodeland, NHO Luftfart

Lars Johannessen, Norsk Flygerforbund

Lars Amdal, Norsk Flygerforbund

Etter lov 19. desember 1952 nr. 7 om lønnsnemnd i arbeidstvister § 2 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 ved utpekingen av medlemmer.

NHO Luftfart har utpekt Arne Wolff og Tor Sodeland som sine representanter i nemnda. Arne Wolff har hatt stemmerett.

Norsk Flygerforbund har utpekt Lars Johannessen og Lars Amdal som sine representanter. Lars Johannessen har hatt stemmerett.

Under hovedforhandlingen har forhandlingsleder Odd M. Nymoen vært prosessfullmektig for NHO Luftfart, og advokat Sigurd O. Løkholm for Norsk Flygerforbund.

Avdelingsdirektør Eli Mette Jarbo og seniorrådgiver Anne Karine Plahter har fungert som sekretærer for nemnda.

Partene har gjort rede for sine standpunkter ved skriftlige innlegg og muntlig prosedyre for nemnda under hovedforhandling og etterfølgende nemndmøte 17. desember 2009.

Den påfølgende dag ble nemnd satt på ny. Etter rådslagning og stemmegivning i enerom ble det avsagt slik:

II KJENNELSE

1 SAKSGANGEN FRAM TIL BEHANDLING I RIKSLØNNSNEMNDA

Twisten har oppstått i forbindelse med tariffoppgjøret 2009. Tariffavtalen gjelder utelukkende Norsk Luftambulanse.

Tariffavtalen mellom partene utløp 30. juni 2009, og forhandlinger om ny avtale førte ikke frem. Norsk Flygerforbund varslet 14. september 2009 plassoppsigelse for de 27 flygerne som er omfattet av avtalen, med utløp 1. oktober 2009 kl. 00.00. Riksmeklingsmannen la ned forbud mot arbeidsstans 15. september 2009 og innkalte partene til mekling. Meklingen ble avsluttet 1. oktober 2009 kl. 04.05 uten resultat.

Arbeids- og inkluderingsministeren innkalte partene til møte samme morgen kl. 06.00. I dette møtet bekreftet partene at det ikke forelå noen mulighet for å komme til enighet. Det ble også bekreftet at det ikke forelå enighet mellom partene med hensyn til dispensasjoner for å avverge fare for liv og helse. Arbeids- og inkluderingsministeren meddelte at regjeringen så alvorlig på de konsekvenser for liv og helse en konflikt ville medføre, og for å unngå dette ville regjeringen fremme et lovforslag om tvungen lønnsnemndbehandling av tvisten. Statsråden henstilte Norsk Flygerforbund om å avslutte streiken og gjenoppta arbeidet. Norsk Flygerforbund sa seg villig til dette.

Ved lov 1. desember 2009 om lønnsnemndbehandling av arbeidstvisten i Norsk Luftambulanse i forbindelse med tariffoppgjøret ble det bestemt at arbeidstvisten skulle avgjøres av Rikslønnsnemnda. Loven har denne ordlyd:

§ 1

Twisten mellom Norsk Flygerforbund på den ene side og NHO Luftfart på den annen side i forbindelse med tariffoppgjøret 2009 vedrørende overenskomst for Norsk Luftambulanse skal avgjøres av Rikslønnsnemnda.

Reglene i lov 19. desember 1952 nr. 7 om lønnsnemnd i arbeidstvister får tilsvarende anvendelse.

§ 2

Det er forbudt å iverksette eller opprettholde arbeidsstans eller blokade for å løse tvisten.

§ 3

Loven trer i kraft straks.

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

2 PARTENES PÅSTANDER

2.1 Norsk Flygerforbund

Norsk Flygerforbund har lagt ned følgende påstand:
Gjeldende overenskomst mellom Norsk Flygerforbund/Norsk Luftambulanse Flygerforening og NHO/NHO Luftfart/Norsk Luftambulanse AS videreføres for ett år fra 1. juli 2009 til 30. juni 2010, med følgende endringer:

1. Flygerne gis 8,5 prosent i generelt tillegg fra 1. juli 2009.

2. Punkt 2.1.3 d) skal lyde:

Flyger får lønnsansiennitet etter timetall ved ansettelse, dog maks 6 000 timer. For flygere som tidligere har vært ansatt i Norsk Luftambulanse kan disse gis sitt tidligere oppnådde lønnstrinn. **(Enighet om dette punkt)**

3. Punkt 2.2 c) skal lyde:

Hvis det i løpet av kalenderåret viser seg at en flyger vil bli utflydd før utgangen av året, kan flygesjef rokere flygere mellom baser med høy/lav aktivitet. Hvis en flyger roteres til annen base tilkommer han tillegg etter 4.6.2 (overtidssatsen for administrativt arbeid) for ekstra reisetid.

4. Punkt 4.4.2.1 a) skal lyde:

Det gis i tillegg til fast lønn etter lønnsstigen, et treningstillegg, jf. bilag 2. Godtgjørelsen dekker 6 av de 10 dagene som disponeres av arbeidsgiver, jf. punkt 3.1 a) og 4.1. Trening utover dette lønnes etter punkt 4.6.1.

5. Punkt 4.4.2.2 c) skal lyde:

Flyger som sjekkes ut på nye flytyper eller annet flykurs, følger egen arbeidsplan og opparbeider en fridag for to arbeidsdager, dersom utsjekken/kurset er lagt på flygers fritid. Subsidiært kan den opparbeidede fritiden avgis til arbeidsgiver. Kompensasjonen ytes da for en dag etter bestemmelsen i punkt 4.6.1. Arbeidstid begrenses til 8 timer/dag når slik tjeneste er lagt på flygers fritid. Tid utover dette kompenseres med ny dag etter punkt 4.6.1.

6. Punkt 4.6.1 a) skal lyde:

Operativt arbeid på fridag kompenseres i henhold til bilag 2. For tjeneste under ett helt døgn eller timer utover hele døgn er godtgjørelsen 1/10 av døgnetsats i dette punktet per time, begrenset oppad til døgnetsatsen. Operativt arbeid på fridag beregnes alltid med minimum tre timer.

Operativt arbeid på fridag kompenseres per påbegynte kalenderdøgn. Påbegynt døgn starter ved midnatt. For arbeid under 10 timer kompenseres det for 1/10 av kalenderdøgnsats per time oppad til døgnsats. Operativt arbeid på fridag beregnes alltid med minimum tre timer.

7. Punkt 6.2 skal lyde:

Reisegodtgjørelse betales ikke for oppmøte ved ordinært tjenestested, jf. punkt 2.2 b). Dersom arbeidsgiver initierer tjeneste ved annen base/ tjenestested, jf. punkt 2.2 c) og 3.3, eller operativt arbeid på fridag, jf. punkt 4.6.1, dekkes reise etter statens satser, inklusive kompensasjonstillegg etter statens reiseregulativ.

8. Punkt 8.2 b) skal lyde:

Ved arbeid utover 58 år opprettholdes fast base og turnus. **(Enighet om dette punkt)**

9. Punkt 8.4.4 reiseforsikring skal lyde:

Forsikringen omfatter (kombinert tjenestereise):

Reisegods:	Kr. 30 000 (privat)/30 000 (arbeidsgiver)
Reisesyke:	Kr. 800 000
Hjemtransport:	Ubegrenset
Reiseansvar:	Kr. 6 000 000

10. Punkt 14 – justering:

Punktene 4.4, 4.5, 4.6, 4.7, 5 og 6.4.2 i overenskomsten reguleres med samme sats som grunnlønnen.

11. Punkt 15 a) skal lyde:

Denne avtalen gjelder fra 01.07.09 til 30.06.10. **(Enighet om dette punkt)**

2.2 NHO Luftfart

NHO Luftfart har lagt ned følgende påstand:

Gjeldende overenskomst videreføres med følgende endringer:

1. Punkt 2.1.3 d) skal lyde:

Flyger får lønnsansiennitet etter timetall ved ansettelse, dog maks 6000 timer. For flygere som tidligere har vært ansatt i Norsk Luftambulans

kan disse gis sitt tidligere oppnådde lønnstrinn.

2. Punkt 8.2 b) skal lyde:

Ved arbeid utover 58 år opprettholdes fast base og turnus.

3. Punkt 15 a) skal lyde:

Denne avtalen gjelder fra 01.07.09 til 30.06.10.

Lønnsstigen i punkt 4.1, jf. bilag 2, økes med 1,5 prosent med virkning fra 01.10.09.

4. Punkt 14 – justering:

Punktene 4.4, 4.5, 4.6, 4.7 og 5 i overenskomsten økes med 3,5 prosent med virkning fra tidspunktet for Rikslønnsnemndas kjennelse.

5. Øvrige krav avvises.

3 PARTENES ANFØRSLER

Anførselene bygger på partenes egne fremstillinger.

3.1 Norsk Flygerforbund

3.1.1 Forhandlingene frem til behandling i Rikslønnsnemnda

Innledning om partene

Norsk Luftambulans Flygerforening (NLAFF) organiserer flygerne i Norsk Luftambulans AS (NLA). NLAFF er tilsluttet den frittstående flygerorganisasjonen Norsk Flygerforbund (NF). NLAFF har 27 medlemmer, og organiserer nær 100 prosent av flygerne i NLA.

NLA er medlem i NHO Luftfart.

NHO Luftfart og NF har ikke inngått Hovedavtale. Det foreligger ingen landsomfattende overenskomst for flygere. De tariffavtaler for flygere som inngås mellom NHO og NF, gjelder kun for ett selskap. Avtalene er inngått på sentralt nivå, men virkningsområdet er kun lokalt.

Normalt fremforhandles revisjoner av avtaleverket dels lokalt og dels sentralt.

Flygerne i NLA opererer ambulanshelikopter på ni baser i Norge. Selskapet har hovedkontor i Drøbak.

Tariffrevisjonen 2009

Forrige avtalerevisjon ble avsluttet i 2008, med en avtaleperiode fra 1. juli 2008 til 30. juni 2009.

De lokale parter startet revisjonsforhandlinger våren 2009. Det ble oppnådd preliminær enighet om enkelte endringer i avtaleverket. Gjennomføring av

endringene forutsatte enighet om hele avtaleverket. Slik enighet ble ikke oppnådd, og partene kom sammen til sentrale forhandlinger sommeren 2009. Heller ikke under de sentrale forhandlingene ble det oppnådd enighet og NF brøt forhandlingene i september 2009.

Etter forhandlingsbruddet varslet NF plassoppsigelse for 27 flygere. Riksmeklingsmannen nedla sedvanlig forbud mot streik, og innkalte til mekling. Mekling ble gjennomført fra 30. september, og ble avsluttet uten resultat 1. oktober 2009.

NF hadde varslet at streik ville bli iverksatt fra morgenen 1. oktober 2009. Forbundet hadde også informert arbeidsgiversiden om at det ville bli gitt generell dispensasjon for alle oppdrag hvor det sto om liv og helse. Arbeidsgiversiden aksepterte ikke noen slik generell dispensasjon. Det ble heller ikke akseptert at flygerne stilte sin kompetanse til disposisjon for utførelse av oppdrag uten godtgjørelse.

Før streiken i realiteten ble iverksatt, ble partene kalt inn til arbeids- og inkluderingsminister Dag Terje Andersen, som besluttet at det ville bli fremlagt forslag om at arbeidstvisten skulle avgjøres av Rikslønnsnemnda. Ved lov av 1. desember 2009 ble dette forslaget vedtatt.

3.1.2 Arbeidstakernes krav

Overenskomsten for flygerne i NLA skriver seg fra 1988. På dette tidspunkt var lønnsnivået for flygere i NLA på samme nivå som for en kaptein i Helikopter Service (i dag CHC Norway). Man konkurrerte om den samme arbeidskraften, selv om kravet til kompetanse var høyere i NLA.

I perioden 1988-1999 økte lønningene for flygerne i NLA med 19,2 prosent mens lønnsutviklingen for resten av samfunnet var på over 50 prosent. I denne samme perioden steg KPI med ca 32 prosent. Dette representerte en kraftig nedgang i reallønn, mens sammenlignbare yrkesgrupper og samfunnet for øvrig opplevde en solid reallønnsøkning.

Forskjellen i lønnsnivå for flygerne i NLA i forhold til flygere i sammenlignbare selskaper har i de senere år prosentvis holdt seg noenlunde stabil, selv om forskjell i kroner har økt. Lønnsnivået ligger i dag på ca. 65 prosent av nivået til de flygerne hvor lønnsnivået var likt for 20 år siden.

Sammenligner man lønnsnivå i eget konsern er tallmaterialet meget tydelig. Mens flygerne ligger på 65 prosent av dem man kan sammenligne seg med, har andre yrkesgrupper i NLA-konsernet et nivå som ligger på 98 til 140 prosent i forhold til sammenlignbare yrkesgrupper.

Flygerne i NLA er meget kompetente og det stilles de strengeste krav til ferdigheter. Flygerne må ha alle kvalifikasjoner som kreves for utførelse av arbeidet før man blir vurdert til ansettelse. Det kreves flysertifikat med

rettigheter som kaptein/fartøysjef, ATPL/H (Airline Traffic Pilot Licence/Helicopter) og instrumentbevis, samt erfaring fra nattflyging med bruk av NVG (night vision goggles).

Et minimum av 2000 timers erfaring som fartøysjef på helikopter er nødvendig for å komme i betraktning som flyger. Kravene er så vidt strenge at mange flygere som har operert Sea King redningshelikopter i Luftforsvaret ikke fyller rekrutteringskravene i NLA. De fleste av flygerne er rekruttert fra solide firma, så som CHC Norway (Helikopter Service), Luftforsvaret, SAS, Braathens og politiet.

Flygerne i NLA har i kraft av sin erfaring, kunnet bidra til å utvikle flyoperasjonen i eget selskap til å bli den mest avanserte luftambulanse i verden. Kompetansen har stort sett vært "In house" og utvikling av operasjonene, trening og kvalitetssikring har grunnet det solide fundamentet, blitt det anerkjente produktet selskapet i dag leverer til det norske samfunnet.

2009-forhandlinger

I forhandlingene som har vært ført med selskapet i år og tidligere år, har flygerne sammenlignet egen lønnsutvikling og vilkår med det som betales i det sammenlignbare flygermarkedet. Dette er de bedrifter man rekrutterer fra eller til. CHC Norway og Norsk Helikopter (Bristow Norway) er alternative arbeidsplasser for flygerne i NLA. Disse to selskapene sysselsetter brorparten av de høykvalifiserte helikopterflygerne i Norge i dag. Lønnsutviklingen i NLA har over 20 år utviklet seg fra likt nivå, til nå å ligge på 65 prosent av lønnen deres. Dette er ikke omtvistet.

Norsk Luftambulanse	Differanse NLA lønn i prosent av CHC Norway	CHC Norway
663 000 ltr. 10	69 prosent	980 000 ltr. 10
720 000 ltr. 15	67 prosent	1 072 000 ltr. 15
751 000 ltr. 20	65 prosent	1 151 000 ltr. 20
784 000 ltr. 25	67 prosent	1 166 000 ltr. 25

Tabellen er en illustrasjon, og variable tillegg er ikke inkludert.

Forut for forhandlingene i 2009, definerte NF dette som det absolutte gulv arbeidstakersiden kunne akseptere. Flygerne i begge de nevnte selskap har en treårig avtale som sikrer en lønnsjustering på 6 prosent hvert år, i tillegg kommer en del andre ytelser i form av flere fridager og økte helligdagssatser. Lufttransport, som er den andre aktøren på luftambulanse i Norge, har nylig

underskrevet en avtale med sine flygere som har en ramme på minst det samme.

Lønnsjusteringene kommer, slik det er vanlig i flybransjen, i tillegg til de alminnelige årlige lønnskalaopprykk.

I årets forhandlinger med arbeidsgiversiden ble flygernes krav avvist, og det ble kun åpnet for endringer i arbeidsgivers posisjoner dersom flygerne var villige til å betale for lønnsøkninger med reduserte ytelser på andre områder. Nevnt i denne sammenheng var økt pensjonsalder, bortfall av ektefellepensjon og produktivitetsforbedringer.

Av disse forslagene, er det kun produktivitetsforbedringer som har vært aktuelt for flygerne å vurdere.

Under meklingen kom partene ikke nevneverdig nærmere en enighet om revisjon av tariffavtalen. Arbeidstakersiden påpekte at man på grunn av andres lønnsutvikling var i ferd med å trenge ned gjennom et "gulv" på 65 prosent av markedslønn. Arbeidsgiversiden kunne ikke si noe om dette skulle fortsette eller eventuelt når utviklingen skulle snus eller stanses.

Utsikter fremover

Av selskapets totalt 29 flygere har 6 ansettelse med permisjoner fra andre selskap. Utviklingen videre er avgjørende for disse personenes videre karrierevalg. Disse valg vil få konsekvenser for personene, men også for selskapet NLA. Ingen er uerstattelige, men det er meget krevende og kostbart å tiltrekke seg flygere med riktig kompetanse til de vilkår som nå tilbys. Det er mangel på flygere med tilstrekkelig kompetanse.

Prisen for å utdanne seg til formell kompetanse ligger i dag rundt 1,2 mill. I tillegg kommer vanlige utdanningskostnader, samt tiden og pengene man må bruke for å kvalifisere til det erfaringsnivået luftambulansen krever. Offshorebransjen har i lengre tid slitt med å rekruttere helikopterflygere, og man ansetter nå flygere med svært liten erfaring for å dekke behovet. Dette er verken ønskelig eller mulig i NLA, bl.a. fordi man opererer med kun én pilot i helikopteret. I et topilotskonsept er det mulig å organisere virksomheten slik at den ene flygeren får opplæring under utførelse av arbeidet. Det må sikres tilstrekkelig gode arbeids- og lønnsvilkår for at flygere skal finne det attraktivt å søke jobb i NLA.

Konklusjon

Til syvende og sist handler ikke dette bare om lønn for flygerne, men også om sikkerheten og tryggheten som skal tilbys det norske folk. Flygerne i NLA har ikke betalende passasjerer, og langt fra de fleste har bestilt tur med

dem på forhånd. Publikum skal likevel være trygge på at den tjenesten som tilbys, utføres av noen av de dyktigste flygerne i Norge.

3.2 NHO Luftfart

3.2.1 Bakgrunn

Innledning

Twisten gjelder revisjon av overenskomst (NHO nr. 490) mellom NHO / NHO Luftfart og Norsk Flygeforbund (NF). Denne overenskomsten er en landsomfattende overenskomst, men gjelder kun for flygerne i Norsk Luftambulans AS (NLA). NLA er organisert i NHO / NHO Luftfart. Det er ikke hovedavtale mellom NHO Luftfart og NF.

Overenskomsten har vært revidert og videreført med forskjellig løpetid. Revisjonen gjelder nå en ettårig overenskomst med virkning fra 1. juli 2008 til 30. juni 2009.

Tidligere overenskomst gjaldt fra 1. juli 2005 til 30. juni 2008.

Beskrivelse av bedriften

NLA ble stiftet i 1977 som et aksjeselskap med ambulansflyging som virksomhetsområde. Selskapet opererer i dag:

1. 8 legehelikoptre på vegne av Helseforetakenes Nasjonale Luftambulansetjeneste ANS som inngår denne typer kontrakter på vegne av de regionale helseforetakene. Kontrakten løper fra 01.06.2008 – 31.05.2014, med mulighet for forlengelse tom 30.06.2018.
2. 1 helikopter på vegne av Stiftelsen Norsk Luftambulans.

Bedriftens hovedkontor ligger i Drøbak i Frogn kommune. NLA er operatør på 8 av 11 legehelikopterbasen – Trondheim, Førde, Bergen, Stavanger, Arendal, Lørenskog, Dombås og Ål. Ved basen på Lørenskog er det 2 helikoptre. De øvrige 3 legehelikopterbasene, i Ålesund, Brønnøysund og Tromsø, opereres av Lufttransport AS.

NLA har i dag 112 ansatte. 29 er flygere (inkludert 2 flygere med administrative stillingsandeler), og av disse omfattes 27 av konflikten. Budsjettetert omsetning for 2009 er 222 millioner kroner.

I 2008 var helikoptrene i luften 6 306 timer og det ble gjennomført 6 948 ambulansoppdrag. Samlet regularitet for de 8 legehelikopterbasene selskapet opererer, var i 2008 på 98,3 prosent.

Flygerne har en vaktordning med en uke på (mandag til mandag) og to uker fri, gjennomsnittelig 17 vaktuger per år. I tillegg disponerer arbeidsgiver 10 dager til trening, kurs og samlinger.

Luftambulansekontrakten reguleres årlig. Justeringen skjer 1. juli hvert år og baseres på gjeldende kontraktsbeløp eksklusiv kapitalkostnader. Kontrakten justeres med et prosenttillegg basert på en vektning mellom KPI (60 prosent) og lønnsindeks samferdsel (40 prosent). Denne kontrakten står for nesten alle inntekter i bedriften.

3.2.2 Forhandlingene frem til behandling i Rikslønnsnemnda

Selv om overenskomsten organisasjonsmessig er en sentral avtale, begynte de lokale partene å forhandle lokalt om revidering av avtalen. Slike ordninger med lokal forhandling av en sentral avtale er vanlig innenfor luftfart, hvor det er mange overenskomster som bare gjelder en arbeidstakergruppe i ett selskap. Overenskomstene er til dels meget detaljerte og forutsetter intim kjennskap til den enkelte bedrifts aktivitet, som sentrale parter normalt bare vil ha en mer overfladisk kunnskap om. Dersom partene blir enig lokalt kommer de sentrale partene inn i slutfasen for å kontrollere og inngå overenskomsten.

Lokal drøftelse og forhandling:

Drøftelse av kravene fra foreningen 23. april 2009 og forhandlinger 19. – 20. mai 2009.

Forhandlinger hvor de sentrale parter også var med:

Forhandling 25. august 2009 og 11. september 2009.

I brev datert 14. september 2009 brøt NF forhandlingene og varslet plassoppsigelse for 27 flygere i NLA fra 01. oktober 2009 kl. 00.00.

Riksmeklingsmannen la ned forbud mot arbeidsstans 15. september 2009 og innkalte til mekling onsdag 30. september 2009 kl. 10.00 med utløp samme dag kl. 24.00.

Meklingsmannen konstaterte i løpet av meklingen at det ikke var mulig å fremsette et forslag som kunne forventes å bli anbefalt av begge parter og meklingen ble avsluttet den 01. oktober 2009 kl. 04.05. Partene ble ikke enige om å utsette iverksettelse av streiken, slik at mannskap ute på oppdrag kunne komme tilbake til hjemmebase før streiken startet. Det ble umiddelbart gitt beskjed fra arbeidstakersiden til flygerne at streik var iverksatt.

Arbeids- og inkluderingsministeren innkalte partene til et møte samme morgen kl. 06.00.

Statsråden meddelte at Regjeringen så alvorlig på konsekvensene en konflikt ville medføre og at det derfor ville bli fremmet et lovforslag om tvungen lønnsnemndsbehandling av tvisten. Han henstilte til NF om å avslutte streiken og gjenoppta arbeidet. NF sa seg villig til dette.

3.2.3 Partenes krav og grunnlag for tvisten

Ved oppstart av forhandlingene var krav og tilbud basert på å inngå en ettårig avtale.

I løpet av forhandlingene og meklingen har partene endret sine krav i forhold til opprinnelige krav, med sikte på å komme fram til en enighet. Partene sto så langt fra hverandre i forhold til de økonomiske kravene, at det under meklingen ble forsøkt å komme til enighet med en treårig avtale som kunne gi rom for en noe høyere lønnsøkning mot andre endringer i overenskomsten. Da dette ikke førte fram, ble det ikke lagt fram endelige krav/tilbud mellom partene i forhold til en ettårig avtale.

Arbeidsgiversiden bygger i sitt framlegg for Rikslønnsnemnda på det som ville vært det endelige tilbud for en ettårig overenskomst under meklingen.

Krav fra NF:

8,5 prosent i generelt tillegg.

Punkt 2.1.3 d)

Tilbake til gammel praksis. Kun timer teller ved beregning av lønnsansiennitet.

Punkt 2.2 c)

Hvis en flyger roteres til annen base tilkommer han 4.6.2 for ekstra reisetid i forbindelse med denne rotasjonen.

Punkt 2.4 a)

Ervervsmessig flyging utenfor NLA. Tekst i avtalen etterleves.

Punkt 4.4.1

Vakttillegget er kompensasjon for ferie som vi har valgt å jobbe i stedet for. Vakttillegget må derfor inn i grunnlønnen.

Punkt 4.4.2.1

Trenings tillegg. 4 av 10 dager er med i grunnlønnen, og dermed en del av pensjonsgrunnlaget. Hvorfor de 6 siste ikke er det, må rettes opp.

Punkt 4.4.2.1 e)

Dette er ikke oppfylt. Det mangler en oversikt over forbrukte treningsdager. Slik det er nå må den enkelte holde oversikt over egne dager, samt ta betalt for det som måtte være over. NLA kan ikke pålegge flere enn 10 treningsdager uten samtykke.

Punkt 4.4.2.2 c)

Arbeidstid begrenses til 8 timer/dag når slik tjeneste er lagt på flygers fritid. Tid utover dette kompenseres med 4.6.2.

Punkt 4.6.1

Operativt arbeid på fridag kompenseres per påbegynte kalenderdøgn. Påbegynt døgn starter ved midnatt. For arbeid under 10 timer kompenseres

det for 1/10 av kalenderdøgnsats per time oppad til døgnsats. Operativt arbeid på fridag beregnes alltid med minimum tre timer.

Punkt 5.1 e)

Underpunkt d) og e) kan tolkes slik at dersom man er i utlandet som ekstra på fritid kun får betalt etter 4.6.1, mens man derimot også får utenlandstillegget om man er der på vanlig vakt. Det kan selvsagt også tolkes som at man får begge deler om man er der på ekstravakt. Bare man er enige om tolkning i forkant slipper man problemer og mye ekstraarbeid.

Justering av sats i henhold til punkt 14.

Punkt 6.4.2

Briller justeres med sats i punkt 1 eventuelt KPI siden siste justering.

Punkt 8.2 a)

Arbeid utover pensjonsalder 8.2 b). Ved arbeid utover 58 år opprettholdes base og fast turnus.

Punkt 8.4

Alle utgifter må kompensere for økt skatt til LoL med økt alder.

Punkt 8.4.1

HIV må inn i LoL eller inn i avtalen eller på annet vis dekkes i tilfelle smitte.

Punkt 8.4.4

En reiseforsikring som vi selv kan utvide til å gjelde på fritid og inkludere familie må ordnes. Konsernets håndtering av denne saken lar vente på seg.

Tilleggskrav:

Punkt 6.2.

Hele statens reiseregulativ skal gjelde.

Kommentar til kravet:

Punkt 8.4.1; HIV må inn i LoL eller inn i avtalen eller på annet vis dekkes i tilfelle smitte. Dette dekkes allerede av lisensforsikringen.

Følgende krav ble frafalt/avklart før de sentrale parter ble med i forhandlingene: punkt 2.4 a), 4.4.1, 5.1 e), 8.4 og 8.4.1.

Det opprinnelige kravet ble av arbeidsgiver beregnet til å ville medføre økte kostnader med 16,7 prosent samt en engangsinnbetaling for å dekke opp økte pensjonskostnader med litt over 38,2 millioner. På det tidspunkt de sentrale parter ble med i forhandlingene ble kravet anslått til å medføre økte kostnader med 10,7 prosent og innbetaling til pensjonsordningene med 13,7 millioner.

Tilbud fra NHO Luftfart:

Lønnsstigen i punkt 4.1, jf. bilag 2, økes med 1,5 prosent.

Punkt 14 justering: Punktene 4.4, 4.5, 4.6, 4.7 og 5 i overenskomsten økes med 3,5 prosent.

3.2.4 NHO Luftfarts anførsler

Lønns- og arbeidsvilkår for flygerne i NLA

Tjenesten som flyger i luftambulansen stiller meget store krav til flygernes kompetanse, kanskje mer enn de krav som stilles til andre helikopterflygere i Norge. Det er bare en flyger i helikopteret, slik at alle må være kvalifiserte som kaptein og tjenestens art stiller store krav både med hensyn til tekniske ferdigheter og holdninger. Det arbeides hele tiden med å utvikle tjenesten i samarbeid med flygerne. Helikoptrene som brukes er blant de mest avanserte luftambulanshelikoptrene i verden.

Rekrutteringen av flygere skjer dels fra Forsvaret, og dels fra det sivile markedet.

Det har så langt ikke vært vanskelig å rekruttere flygere selv om kravene er høye, og lønnsnivået ligger under de best lønnede helikopterflygerne. Arbeidsordningen med en uke vakt og to uker fri, sammen med selve arbeidsoppgavene, må antas å være medvirkende til dette. Flygerne har en årlig arbeidstid på 119 døgn og 10 dager. I tillegg utføres flyging på fridager, men ikke utover den lovbestemte begrensingen på 2000 timer samlet arbeidstid på årsbasis.

Til sammenlikning arbeider flygere offshore med SAR døgnberedskap på plattform, (CHC Norway AS), 155 døgn per år.

Det er ingen gjennomtrekk av flygere i bedriften.

Flygerne har normallønn og en lønnsstige på 30 trinn (med opprykk hvert år) som går fra kr. 496 053 til kr. 807 889 etter 30 år. I tillegg utbetales til alle et fast vakttillegg på kr. 115 236 og et treningstillegg på kr. 42 552 per år. Det gis også tillegg for en rekke funksjoner og tjenester. Ingen av flygerne har vært 30 år i bedriften (flyger med lengst ansiennitet har 28 år) slik at alle får stigeopptrykk i tillegg til den generelle nivåhevingen.

Gjennomsnittlig utbetalt årslønn inkludert ekstravakter for 2008 er ca. 1,1 millioner kroner.

Lønnsutvikling for flygerne i NLA:

År	Prosentvis økning	Regulering av kontrakten
2006	4,2 prosent 1/7 + stigeopptrykk 2 prosent 1/1	2,68 prosent 1/7
2007	6,4 prosent 1/7 + stigeopptrykk 2 prosent 1/1	2,57 prosent 1/7

2008	6,6 prosent 1/7 + stigeopprykk 2 prosent 1/1	Oppstart ny kontrakt – ingen regulering
2009	Stigeopprykk 2 prosent 1/1	3,61 prosent 1/7

Lønnsoppgjøret 2009 i NLA

Kontrakten som gir en inntekstvekst for bedriften for 2009 med 3,61 prosent har utgjort en ramme for årets lønnsforhandlinger i NLA. Selv om det arbeides med å øke inntektene til bedriften også fra andre kilder, så utgjør kontakten med det offentlige helsevesen i praksis tilnærmet alle inntektene til bedriften.

På grunn av den store økningen i pensjonskostnadene knyttet til ytelsesbasert pensjon de siste årene, fikk administrasjonen i oppdrag å gjennomgå pensjonsordningen med de tillitsvalgte og vurdere endringer eller omlegginger innenfor gjeldende pensjonsordning, som kunne redusere de samlede pensjonskostnadene. Dette arbeidet skulle danne grunnlaget for lønnsoppgjøret i 2010.

Resultatet for lønnsoppgjøret 2009 i bedriften for øvrig:

Gruppe	Lønnsøkning
Administrasjonen	2 prosent 1/7 (har ikke lønnsstige)
Leger	3,5 prosent 1/7 (har ikke lønnsstige)
Redningsmenn	3,5 prosent (1,5 prosent 1/7 + stigeopprykk 2 / 1/1)
Teknikere	3,5 prosent (1,75 prosent 1/7 + stigeopprykk 1,75 prosent* 1/1)
Fagarbeidere	3,5 prosent (0,8 prosent 1/7 + stigeopprykk 2,7 prosent* 1/1)

* Gjennomsnittelig stigeopprykk

Nærmere om lønnskrav og tilbud

NF la fram et krav om at grunnlønnen og tillegg i henhold til punkt 14 i overenskomsten skulle øke med 8,5 prosent fra 1. juli 2009.

Arbeidsgivers tilbud gir flygerne samme nivåheving innen samme lønnsramme, på 3,5 prosent (inkludert stigeopprykk på 2 prosent), som de øvrige operative gruppene i selskapet har fått.

Dette tilsier en økning av grunnlønnen på 1,5 prosent og en økning av tilleggene omhandlet i punkt 4.4 (vakttillegg, treningstillegg og

funksjonstillegg), 4.5 (Bevegelige helligdager), 4.6 (salg av fridag), 4.7 (tillegg for sjekk av helikopteret før flyging) og 5 (utenlandstjeneste) i overenskomsten på 3,5 prosent.

Flygerne har hatt en god lønnsutvikling de senere år og en lønnsøkning for 2009 på lik linje med de øvrige operative gruppene i selskapet fremstår som rimelig. Opprykk på lønnsstigen på 2 prosent er gjort med virkning fra 1. januar 2009. Lønnstilleggene som er gitt til flygere i bedrifter som arbeider med transport offshore ligger på et høyere nivå enn dette tilbudet. De arbeider i en helt annen bransje og årets oppgjør i de to store bedriftene som flyr offshore (Bristow Norway AS og CHC Norway AS) er fremforhandlet for flere år siden og med fastsatt regulering for flere år.

Virkningsdato for regulering

Dato for regulering var 1. juli 2009. Saksgangen fram til behandling i Rikslønnsnemnda er beskrevet ovenfor. Arbeidsgiversiden er av den oppfatning at det ikke er grunn til å avvike Rikslønnsnemndas praksis om at etter konflikt skal endringer i overenskomsten først få virkning fra det tidspunkt arbeidet ble gjenopptatt etter streiken, og at det ikke skal foretas omregning og etterbetaling av tillegg for arbeid utført i tiden før kjennelse foreligger.

Øvrige krav

Øvrige krav avvises da disse har økonomiske effekter som går utover det bedriften har mulighet til å imøtekomme.

3.3 Enighetspunkter

Etter lokale og sentrale forhandlinger, har partene kommet til enighet om endring av enkelte punkter i avtaleverket. Etter samtaler mellom NHO Luftfart og NF, har partene i fellesskap utarbeidet følgende liste over enighetspunkter:

- Punkt 2.1.3 d) skal lyde:
Flyger får lønnsansiennitet etter timetall ved ansettelse, dog maks 6 000 timer. For flygere som tidligere har vært ansatt i NLA kan disse gis sitt tidligere oppnådde lønnstrinn.
- Punkt 8.2 b) skal lyde:
Ved arbeid utover 58 år opprettholdes fast base og turnus.
- Punkt 15 a) skal lyde:
Denne avtalen gjelder fra 01.07.09 til 30.06.10.

4 RIKSLØNNSNEMNDAS MERKNADER

Rikslønnsnemnda skal bemerke:

Etter den redegjørelse som er gitt i de skriftlige innlegg samt under de muntlige prosedyreinnlegg for nemnda vedrørende saksforholdet og tvistepunktene, er nemnda kommet til at NHO Luftfart/Norsk Luftambulans AS' påstand blir å ta til følge, dog med en redaksjonell endring med hensyn til punktet om de øvrige krav. Det kan for øvrig tilføyes at under nemndas rådslagning er det opplyst at de lokale parter, allerede før behandlingen av nærværende tvistesak for Rikslønnsnemnda, er blitt enige vedrørende lønnsoppgjøret for året 2010.

Nemndas kjennelse er enstemmig.

Representantene for LO og NHO har ingen bemerkninger til avgjørelsen i nærværende nemndsak.

III SLUTNING

Gjeldende overenskomst videreføres med følgende endringer:

Punkt 2.1.3 d) skal lyde:

Flyger får lønnsansiennitet etter timetall ved ansettelse, dog maks 6000 timer. For flygere som tidligere har vært ansatt i Norsk Luftambulans AS kan disse gis sitt tidligere oppnådde lønnstrinn.

Punkt 8.2 b) skal lyde:

Ved arbeid utover 58 år opprettholdes fast base og turnus.

Punkt 15 a) skal lyde:

Denne avtalen gjelder fra 01.07.09 til 30.06.10

Lønnsstigen i punkt 4.1 økes med 1,5 prosent med virkning fra 1. oktober 2009.

Punkt 14 – justering:

Punktene 4.4, 4.5, 4.6, 4.7 og 5 i overenskomsten økes med 3,5 prosent med virkning fra Rikslønnsnemndas kjennelse.

Øvrige krav tas ikke til følge.

Stein Husby

Steinar Strøm

Anne Britt Evensen Norum

Lars Johannessen

Arne Wolff

Ikke stemmeberettigede medlemmer:

Lars Amdal

Tor Sodeland

Tor-Arne Solbakken

Gunnar Flaata