



Rikslønnsnemndas kjennelse 1/2025

Avsagt

23.06.2025

Hovedforhandling

16.06.2025

Arkivreferanse

2025/3

Arbeidstvisten mellom Parat/YS og NHO Luftfart/NHO i forbindelse med tariffrevisjonen 2025 av Overenskomst for redningsmenn i Bristow Norway

Faste nøytrale medlemmer

Lagdommer Marit Bjørånesset Frogner, leder

Forsker Ådne Cappelen

Professor Bjørnar Borvik

Medlemmer fra partene i arbeidslivet

Avdelingsleder i LO Tone Faugli, representant for arbeidstakerinteresser

Forhandlingsdirektør i NHO Jon F. Claudi, representant for arbeidsgiverinteresser

Partsoppnevnte medlemmer fra Parat/YS

Med stemmerett: Sigurd Øyvind Kambestad, advokat, Parat

Uten stemmerett: Turid Svendsen, forhandlingssjef, Parat

Partsoppnevnte medlemmer fra NHO Luftfart/NHO

Med stemmerett: Odd Magnar Nymoen, tidligere forhandlingssjef/advokat, NHO Luftfart

Uten stemmerett: Erik Lahnstein, administrerende direktør, NHO Luftfart

INNHOOLD

I Generelt.....	3
II Kjennelse	3
1 Saksgangen fram til behandling i Rikslønnsnemnda, jf. Prop. 65 L (2024/2025).....	3
2 Partenes påstander	8
2.1 Parat/YS – Påstand av 16. juni 2025:	8
2.2 NHO Luftfart/NHO - Påstand av 20. mai 2025:	10
3 Partenes anførsler	11
3.1 Parat/YS skriver i innlegg av 13. mai 2025:	11
3.2 NHO Luftfart/NHO skriver i innlegg av 20. mai 2025:.....	18
4 Partenes kommentarer	29
4.1 Parat/YS skriver i kommentar 27. mai 2025:	29
4.2 NHO Luftfart/NHO skriver i kommentar 4. juni 2025:	39
5 Rikslønnsnemndas merknader	43
III Slutning.....	46

I Generelt

Rikslønnsnemnda har i sak 1/2025 behandlet arbeidstvisten mellom Parat/YS og NHO Luftfart/NHO i forbindelse med tariffrevisjonen 2025 av Overenskomst for redningsmenn i Bristow Norway.

I brev av 8. april 2025 ble partene informert om beramming av saken til 16. juni 2025 med forbehold om at lov om lønnsnemndbehandling av tvisten etter Prop. 65 L (2024-2025) av 21. mars 2025 ville trå i kraft innen møtedatoen. Frister for skriftlige innlegg kom derfor inn både før og etter ikrafttredelse av loven.

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.

Parat/YS har pekt ut Sigurd Øyvind Kambestad og Turid Svendsen som sine medlemmer i nemnda. Kambestad har hatt stemmerett.

NHO Luftfart har pekt ut Odd Magnar Nymoen og Erik Lahnstein som sine medlemmer i nemnda. Nymoen har hatt stemmerett.

Under hovedforhandlingen har Christen Horn Johannessen og Katrine Andresen Roald vært prosessfullmektiger for Parat/YS. Ann Helen N. Vollset har vært prosessfullmektig for NHO Luftfart/NHO.

Lars Petter Larsen møtte som partsrepresentant for Parat/YS og Ragne Gunhild Eikrem møtte for NHO Luftfart/NHO. Larsen og Eikrem avga partsforklaring.

Sondre Nordseth vitnet for nemnda.

Partene har gjort rede for sine standpunkter ved skriftlige innlegg, kommentarer og muntlig prosedyre under hovedforhandlingen 16. juni 2025.

Seniorrådgiver Mona Ekelund og seniorrådgiver Inger Beate Tyrhaug har fungert som sekretærer for nemnda.

Etter rådslagning og stemmegivning ble det 23. juni 2025 avsagt slik

II Kjennelse

1 Saksgangen fram til behandling i Rikslønnsnemnda, jf. Prop. 65 L (2024/2025)

Proposisjonens hovedinnhold

Arbeids- og inkluderingsdepartementet legger med dette frem forslag om at arbeidstvisten mellom Parat/YS og NHO Luftfart/NHO i forbindelse med tariffrevisjonen 2025 av Overenskomst for redningsmenn i Bristow Norway skal avgjøres av Rikslønnsnemnda. Departementet legger samtidig frem forslag om at det blir forbudt å iverksette eller opprettholde arbeidsstans for å løse tvisten.

Forhandlinger og mekling

Tvisten har oppstått i forbindelse med tariffoppgjøret for Overenskomst for redningsmenn i Bristow Norway i 2025.

Etter brudd i forhandlingene varslet Parat 24. januar 2025 plassoppsigelse for 21 medlemmer.

Riksmekleren nedla forbud mot arbeidsstans og innkalte partene til mekling 18. februar 2025. Meklingen ble avsluttet 19. februar klokken 00.30. Under meklingen nådde partene ikke frem til en forhandlingsløsning.

Berørte tjenester: SAR-beredskap

Bristow Norway (Bristow) leverer tilbringer-, søk- og redningstjenester (SAR) til oljeselskapene som opererer på norsk kontinentalsokkel. SAR-beredskap er en beredskapstjeneste som primært ivaretar sikkerheten til offshorepersonell, og inngår i operatørenes plikt til å ha forsvarlige nødløsninger.

Bristow opererer en flåte på 26 Sikorsky S-92 helikoptre, hvorav 7 er SAR-helikoptre. Disse er strategisk plassert for å dekke beredskapsbehovet på følgende sentrale felt: Ekofisk, Lima, Bergen (Oseberg-feltet), Johan Sverdrup, Statfjord B og Hammerfest. Hvert SAR-helikopter er bemannet med to piloter, en redningsmann, en heisoperatør og en sykepleier.

Redningsmennene utgjør en sentral del av den operative besetningen og heises ned til sjøen eller til skipets dekk for å hente opp personer i nød. For å kunne gjennomføre offshoreflyvninger med personell er det en forutsetning at SAR-beredskap er tilgjengelig. Dette er nødvendig for å sikre at passasjerer og mannskap om bord på et tilbringerhelikopter kan reddes dersom det skulle bli nødvendig å sette helikoptret på sjøen.

SAR-helikoptre er også en tilgjengelig ressurs for den nasjonale redningstjenesten (HRS), og bistår i aksjoner hvor de har behov for å supplere redningshelikoptertjenesten.

Omfang og virkninger av konflikten

Parat/YS iverksatte streiken 19. februar med uttak av en redningsmann med base på Flesland. Den 3. mars ble det varslet opptrapping av streiken med uttak av ytterligere en redningsmann ved samme base med virkning fra 8. mars.

Departementet har hatt løpende kontakt med Energidepartementet, og har mottatt rapporter om streikens konsekvenser fra Havindustritilsynet. Departementet har også vært i kontakt med Helse- og omsorgsdepartementet, Justis- og beredskapsdepartementet og Samferdselsdepartementet.

Torsdag 6. mars vurderte Havindustritilsynet at streikeuttaket ikke fikk umiddelbare konsekvenser for brønnaktiviteter og beredskap. På bakgrunn av Havindustritilsynets vurdering, konkluderte Energidepartementet med at «streiken p.t. ikke har alvorlige konsekvenser for petroleumsvirksomheten».

Natt til lørdag 8. mars opplyste Havindustritilsynet via Energidepartementet om at de hadde mottatt ny informasjon: Redningsmannen som var tatt ut i streik med virkning fra 8. mars stod oppført som ansvarlig redningsmann i driftstillatelsen Bristow har fra Luftfartstilsynet for å kunne operere SAR-helikoptre på norsk sokkel. Konsekvensene av streikeuttaket var derfor at Bristow ikke hadde gyldig

tillatelse til å fly SAR-helikoptrene. Basert på Havindustritilsynets opplysninger, vurderte Energidepartementet at streiken ville få alvorlige konsekvenser for liv og helse fra midnatt 7. mars.

Av oppdatert rapport av 8. mars fremgår det at Havindustritilsynet vurderte situasjonen slik:

Bortfall av SAR-beredskap vil, avhengig av hvilke SAR-anordninger som er berørt, påvirke beredskapen til flere operatører. Etter det vi kjenner til er SAR-beredskapen på 5 av 6 områdeberedskapsområder satt ut av funksjon som følge av streiken. Det vil si alle utenom Halten-Nordland og at store deler av norsk sokkel vil være omfattet av streiken.

Under forutsetning av at operatørenes SAR helikoptertjenester ikke er tilgjengelig for store deler av sokkelen, så vil dette ramme operatørenes evne til å redde liv (jf. aktivitetsforskriften § 77 c)) dersom det oppstår fare- og ulykkeshendelser. SAR har en viktig funksjon for å redde liv dersom det oppstår storulykkescenarier og det er behov for sykefrakt av personell på innretningene til sykehus på land.

(...)

Tap av SAR-tjenesten vil i begrenset grad kunne erstattes av offentlige redningstjenester, f.eks. HRS/SAR Queen, og heller ikke gjenværende SAR-tjeneste på Halten-Nordland områdeberedskap. SAR-beredskapen er av avgjørende betydning for ivaretagelse av liv og helse på norsk sokkel.

Når det gjelder spørsmålet om driften bør stoppes, så vurderer vi at driften på de innretninger som er berørt nå ikke oppfyller regelverkskrav knyttet til beredskapsmessig håndtering av vesentlige fare- og ulykkesituasjoner.

Vi har dialog med flere aktører som er omfattet av situasjonen og forutsetter at aktørene fortløpende vurderer om videre drift er forsvarlig.

Vi har løpende bistand fra Statsforvalteren i Rogaland om konsekvensene for helsetjenester offshore, og har hatt kontakt med Luftfartstilsynet i denne saken. De har også uttalt at de ser alvorlig på situasjonen som har oppstått.

På spørsmål fra departementet, vurderte Havindustritilsynet muligheten for å avhjelpe risikoen ved å nedskalere eller stenge ned produksjonen. Havindustritilsynets vurdering var at:

Om aktiviteten reduseres eller produksjonen stenges ned vil risikoen for at det skal skje hendelser som trenger SAR beredskap reduseres noe, men det vil fortsatt kunne oppstå situasjoner der en har bruk for SAR beredskap. Det vil på tross av nedstengt produksjon kunne skje hendelser, ulykker eller sykdomstilfeller der raskest mulig redning er kritisk faktor for å redusere konsekvensene for liv og helse.

Videre ga Havindustritilsynet uttrykk for at avbemanning av plattformene ville være avhengig av været når SAR-beredskap ikke var tilgjengelig:

Forflytning av personell til og fra innretninger avhenger av værkriterier. Det vil f.eks. ikke være mulig å forflytte personell uten SAR beredskap ved signifikant bølgehøyde over 3,5m (grense for redning av personell i sjø vha MOB båt) eller 4,5m (grense for redning av personell i sjø vha beredskapsfartøy).

Hvis man ikke får flyttet personell til land i en situasjon der en har stengt ned, vil det fortsatt kunne være et høyt antall personer som oppholder seg på innretningene og det vil dermed fortsatt kunne oppstå situasjoner der en kan få behov for SAR tjenester.

Departementet var i dialog med Samferdselsdepartementet for å få undersøkt mulighetene for å avhjelpe situasjonen knyttet til bortfall av Bristows driftstillatelse. Via Samferdselsdepartementet ga Luftfartstilsynet uttrykk for at Bristow ikke kunne operere uten den navngitte personen tilgjengelig. Luftfartstilsynet vurderte at

[Bristow] ikke lengre er i samsvar med driftstillatelsen vi har gitt – igjen som vi har gitt basert på deres søknad og overordnede risikovurderinger. Dette er en vurdering som selskapet må gjøre på selvstendig grunnlag. Vi kan ikke dispensere eller endre uten en søknad fra selskapet.

Den 9. mars mottok departementet oppdatert situasjonsbeskrivelse fra Havindustritilsynet via Energidepartementet. Havindustritilsynet vurderte:

Situasjonen er fortsatt slik at opptrappingen av streiken har medført at SAR driftstillatelse for Bristow har falt bort, fordi redningsteknisk fagansvarlig for Bristow er tatt ut i streik. Konsekvensene av dette er at SAR-beredskapen på 5 av 6 områdeberedskapsområder er satt ut av funksjon. Det vil si alle områder utenom CHCs SAR tjeneste på Halten-Nordland. Dette betyr at ca. 80% av aktiviteten på norsk sokkel er uten SAR-beredskapstjeneste, noe som omfatter et stort antall personer.

Dette setter aktiviteten på sokkelen i en situasjon der det vil være betydelig redusert mulighet til å håndtere situasjoner med fare for liv helse. Man kan til en viss grad sammenlikne dette med bortfall av ambulansetjeneste på land.

Havindustritilsynet konkluderte slik:

For å bringe risikoen tilbake på et akseptabelt nivå og sikre at aktiviteten foregår i henhold til regelverket, må SAR beredskapen på plass igjen. Andre tiltak vil kunne redusere risikoen noe i en periode, men ikke fjerne den økte faren for liv og helse som fravær av SAR representerer – man vil uansett forbli i en avvikssituasjon inntil dette er på plass.

Departementet mottok også vurdering av konsekvensene av streiken for den nasjonale redningstjenesten (HRS) fra Justis- og beredskapsdepartementet. Justis- og beredskapsdepartementet ga uttrykk for at «dersom [Bristow] ikke kan understøtte ved akutte og livstruende hendelser vil det være svært alvorlig». Basert på informasjon Bristow hadde gitt til HRS, la de imidlertid til grunn at «selskapet ved akutte og livstruende hendelser vil sette arbeidskonflikten til side og foreta medisinske evakueringer fra installasjonene i Nordsjøen».

På bakgrunn av Energidepartementets/Havindustritilsynets og Justis- og beredskapsdepartementets vurderinger, innkalte Arbeids- og inkluderingsministeren partene til møte søndag 9. mars klokken 21.30.

På statsrådens forespørsel bekreftet partene at de ikke så noen mulighet for å komme til enighet i tvisten. I lys av dette informerte statsråden partene om at Regjeringen ville gripe inn i konflikten med tvungen lønnsnemnd. På anmodning fra statsråden sa Parat/YS seg villig til å avslutte streiken umiddelbart og gjenoppta arbeidet så snart som mulig.

Departementets vurderinger

Med grunnlag i vurderingene fra Energidepartementet/Havindustritilsynet og Justis- og beredskapsdepartementet vurderer Arbeids- og inkluderingsdepartementet at arbeidskonflikten mellom Parat/YS og NHO Luftfart/NHO svekker beredskapen på norsk sokkel i en så betydelig grad at hensynet til liv og helse gjør det nødvendig å løse arbeidstvisten uten ytterligere arbeidskamp og gjenoppta arbeidet så snart som mulig.

Som følge av streiken var SAR-beredskapen på 5 av 6 beredskapsområder satt ut av funksjon. Dette omfatter alle områder utenom SAR-tjenesten på Halten-Nordland, og innebar at 80 prosent av aktiviteten på norsk sokkel var helt uten SAR-beredskapstjeneste.

SAR-tjenesten er sentral for å opprettholde beredskapen på norsk sokkel. Bortfall av SAR-beredskap svekker i betydelig grad operatørenes evne til å ivareta liv og helse til personell på sokkelen, dersom det oppstår fare- og ulykkeshendelser.

SAR-helikoptrene utgjør også et viktig supplement til den nasjonale redningshelikoptertjenesten. Svekket beredskap som følge av at SAR-tjenesten ikke kan understøtte redningstjenesten ved akutte og livstruende hendelser, ble av Justis- og beredskapsdepartementet vurdert som alvorlig og kritisk i forhold til deres evne til å ivareta liv og helse i en slik situasjon. I en situasjon der manglende beredskap setter liv og helse i fare, kan myndighetene ikke belage seg på opplysninger om at Bristow vil utføre SAR-beredskap uten gyldig driftstillatelse med utgangspunkt i nødrettsbetraktninger.

Konklusjon

Med grunnlag i Energidepartementet/Havindustritilsynet og Justis- og beredskapsdepartementet sine vurderinger, vurderer Arbeids- og inkluderingsdepartementet at hensynet til liv og helse gjør det nødvendig å løse arbeidstvisten mellom Parat/YS og NHO Luftfart/NHO 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 til lov § 1 fremkommer det at tvisten skal avgjøres av Rikslønnsnemnda. For å kunne avgjøre hele den aktuelle tvisten må nemnda 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.

Arbeids- og inkluderingsdepartementet

tilråd:

At Deres Majestet godkjenner og skriver under et fremlagt forslag til proposisjon til Stortinget om lov om lønnsnemndbehandling av arbeidstvisten mellom Parat/YS og NHO Luftfart/NHO i forbindelse med tariffrevisjonen 2025 av Overenskomst for redningsmenn i Bristow Norway.

Vi HARALD, Norges Konge,

stadfester:

Stortinget blir bedt om å gjøre vedtak til lov om lønnsnemndbehandling av arbeidstvisten mellom Parat/YS og NHO Luftfart/NHO i forbindelse med tariffrevisjonen 2025 av Overenskomst for redningsmenn i Bristow Norway i samsvar med et vedlagt forslag.

Forslag

til lov om lønnsnemndbehandling av arbeidstvisten mellom Parat/YS og NHO Luftfart/NHO i forbindelse med tariffrevisjonen 2025 av Overenskomst for redningsmenn i Bristow Norway

§ 1

Twisten mellom Parat/YS og NHO Luftfart/NHO i forbindelse med tariffrevisjonen 2025 av Overenskomst for redningsmenn i Bristow Norway 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

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

Ved lovvedtak nr. 47 (2024 – 2025) av 24. april 2025 om lønnsnemndbehandling av arbeidstvisten Parat/YS og NHO Luftfart/NHO i forbindelse med tariffrevisjonen 2025 av Overenskomst for redningsmenn i Bristow Norway, bestemte Stortinget at Rikslønnsnemnda skulle avgjøre tvisten. Loven ble sanksjonert i statsråd 23. mai 2025.

2 Partenes påstander

2.1 Parat/YS – Påstand av 16. juni 2025:

Prinsipalt

1. Parats medlemmer får følgende prosentmessige tillegg:

6 % økning av lønnstabellen og alle tillegg fra 9. mars 2025

5 % økning av lønnstabellen og alle tillegg fra 1. oktober 2025

4,5 % økning av lønnstabellen og alle tillegg fra 1. oktober 2026

2. Varighet på avtalen fra 9. mars 2025 til 30. september 2027

3. Følgende endringer av tekst i overenskomsten:

1.3 Fagforeningsarbeid

BNR gis 1 dag fristilling pr. medlem pr. 1. januar, begrenset til maksimalt 20 dager.

6.1 Generelt

Siste setning erstattes med:

Tjenestested og turnuslinjer har som hovedregel en varighet på tre (3) år.

8.2.1 Turnussystem

Ny annen og tredje setning i fjerde avsnitt:

Tid ut over dette, kompenseres etter punkt 13.2.1. Posisjonering beregnes etter punkt 10.1.3.

13.4.1 Offshore tillegg

Overskriften endres til "SAR-tillegg".

Ordlyden endres til:

SAR-tjeneste kompenseres med kr. 800 pr døgn, og utbetales kun ved gjennomført tjeneste.

Pr. 1. april 2026 økes beløpet til 1000 kroner.

Pr. 1. april 2027 økes beløpet til 1200 kroner.

13.5 Andre godtgjørelser

Satsen i punkt 13.5.2 heves fra 8000 kroner til 10 000 kroner pr. år.

Ny annen setning:

Beløpet utbetales når kvittering/dokumentasjon er innlevert BN.

14.3 Arbeid på fridag

Erstatter 4 setning:

Kompensasjon for SAR-tjeneste tilkommer også ifb. med fridagskjøp for SAR-vakt.

Merknad til forhandlingsprotokollen:

Dagens pensjonsordning, driftspensjonsordning og LOL-forsikring for redningsmenn ikke kan endres i tariffperioden uten avtale mellom de lokale parter.

4. Andre tillegg enn lønnstillegg og andre overenskomstmessige endringer gjøres ikke gjeldende for tiden før kjennelse foreligger.

Subsidiært

1. Parats medlemmer får et lønnstillegg etter frontfagets ramme for 2024, som utgjør en økning av lønnstabellen med 31 200 kroner med virkning fra 9. mars 2025.
2. Overenskomsten gjøres gjeldende fra 9. mars 2025 til 30. september 2025. Årstall endres i overenskomsten § 20.

Atter subsidiært

1. Parats medlemmer får et lønnstillegg etter frontfagets ramme for 2024, som utgjør en økning av lønnstabellen med 31 200 kroner, virkning fra 9. mars 2025.
2. Parats medlemmer får et lønnstillegg etter frontfagets ramme for 2025, som utgjør en økning av lønnstabellen med 21 450 kroner, med virkning fra 1. april 2025.
3. Overenskomsten gjøres gjeldende fra 9. mars 2025 til 31. mars 2026. Årstall endres i overenskomsten § 20.

2.2 NHO Luftfart/NHO - Påstand av 20. mai 2025:

1. Overenskomsten for redningsmenn i Bristow Norway AS mellom YS/Parat/ Bristow Norway Redningsmannsforening og NHO/NHO Luftfart/ Bristow Norway AS nr 577 gjøres gjeldende fra tidspunktet for arbeidets gjenopptakelse, 9. mars 2025 til og med 30. september 2026. Årstall endres i overenskomsten § 20.
2. Det generelle tillegget på kr 7 per time samt normallønnstillegget på kr 3,50 per time gjøres gjeldende fra 9. mars 2025. Det vil samlet utgjøre et tillegg på kr. 20.475 på årslønn. Tillegget legges på dagens årslønn i tabellen, jf. Bilag 1 til overenskomsten, kolonne "1. april 2023 til 30. september 2024."
3. Tilleggene gjøres ikke gjeldende for arbeidstakere som har sluttet i bedriften før Rikslønnsnemndas kjennelse.
4. Det foretas ikke omregning og etterbetaling av tillegg og andre overenskomstmessige endringer for arbeid utført i tiden før kjennelsen foreligger.

5. Øvrige krav tas ikke til følge.

3 Partenes anførsler

Anførslene bygger på partenes egne fremstillinger.

3.1 Parat/YS skriver i innlegg av 13. mai 2025:

Om overenskomsten og partene

Overenskomsten for redningsmannen i Bristow Norway er inngått mellom Parat/YS/Bristow Norway Redningsmannsforening og NHO Luftfart/NHO/Bristow Norway, med utløpsdato den 30. september 2024. Oppgjøret er derfor en fullstending tariffrevisjon, altså et hovedoppgjør. Overenskomsten er en bedriftsintern avtale, og gjelder kun i den konkrete virksomheten. Dette sikrer at det kun er partene som har kjennskap til avtalens innhold.

Bristow Norway (Bristow) leverer tilbringer-, søk, og redningstjenester (SAR) til oljeselskapene som operer på norsk kontinentalsokkel. Dette er en beredskapstjeneste som er en forutsetning for forsvarlige nødløsninger for offshore personell.

Redningsmennene utgjør en sentral del av den operative besetningen i SAR tjenesten. De heises ned i sjøen, eller til skipets dekk for å hente personer i nød.

Redningsmennene er i henhold til BSL D 2-4 å anse som på besetningsmedlemmer på sivilt luftfartøy, og må derfor følge all særlovgivning som gjelder på dette området, inkludert begrensninger i arbeidstid og hviletid. Lovverket med tilhørende forskrifter, legger i stor grad opp til at arbeidsforhold skal reguleres i tariffavtale mellom partene.

Parat organiserer ansatte innen hele bredden av Luftfarten. Dette inkluderer også flertallet av redningsmenn i Norge, i privat sektor. Parat har tre andre overenskomster for redningsmenn, som gjelder i konkurrerende virksomheter.

Alle redningsmennene i Bristow er organisert i Parat. På det nåværende tidspunkt er det 21 medlemmer omfattet av overenskomsten for redningsmenn i Bristow.

Overenskomsten er en av fire overenskomster som gjelder i Bristow, herunder piloter, teknikere redningsmenn og administrativt ansatte. Overenskomsten for Redningsmenn er en normallønnsavtale, som blant annet regulerer lønn, arbeidstid, trening, og samarbeidsformer i Bristow. Det er dermed ikke lokal forhandlingsrett i virksomheten. Avtalen har ingen mellomårs-klausul, slik to-årige avtaler tradisjonelt har for mellomårsoppgjøret. Forhandling av lønnsoppgjørene gjøres derfor tradisjonelt i hovedoppgjøret, for hele avtalens løpetid. Resultatet av forhandlingene baserer seg på hva selskapets økonomi har rom for, og hva lønn og øvrige arbeidsvilkår for tilsvarende stillinger er i bransjen.

Om forhandling og mekling

Avtalen hadde utløp den 30. september 2024.

Partene møtes til forhandlinger den 20. og 21. januar 2025, men lykkes ikke i å finne en forhandlingsløsning. Forhandlingene ble derfor brutt den 21. januar 2025.

Det ble den 24. januar 2025 sendt plassoppsigelse for 21 medlemmer.

Riksmekleren nedla forbud mot arbeidsstans og innkalte partene til mekling 18. og 19. februar 2025. Meklingen ble avsluttet 19. februar klokken 00.30 uten at partene kom til enighet.

Om saksgangen mellom mekling og frem til behandling i Rikslønnsnemnda

Betydningen av å ta ut Senior Redningsmann i streik

Den 19. februar 2025 ble en redningsmann med base på Flesland tatt ut i streik. Den 3. mars ble det varslet at ytterligere en redningsmann ville bli tatt ut den 8. mars.

Redningsmannen som skulle tas ut fra 8. mars, var Senior Redningsmann. Han hadde en alminnelig turnus som innebærer to uker på arbeid, etterfulgt av fire uker friperiode. I friperiodene hadde denne Senior Redningsmann ingen form for plikt til å være tilgjengelig for arbeidsgiver. Det var i disse friperiodene heller ingen erstatting for ham. Tilleggsfunksjonen som Senior Redningsmann, er omhandlet i overenskomstens § 2.6.2. Funksjonen har en varighet på en treårs periode i henhold til overenskomstens § 2.6.5. Senior Redningsmanns individuelle arbeidskontrakt har et tillegg som omhandler denne funksjonen.

Den 7. mars kl. 22.58 sendte Assisterende flygesjef en e-post til alle som inngår i SAR gruppen. I den e-posten beskrev han den situasjonen som etter hans vurdering ville oppstå når Senior Redningsmann ble tatt ut i streik.

I e-posten skrev assisterende flygesjef følgende:

Når Senior Redningsmann tas ut i streik ved midnatt, anser jeg at han ikke lenger er tilgjengelig.

....

Uten Senior Redningsmann / Redningsteknisk Ansvarlig tilgjengelig for BNAS, som beskrevet i vedtak fra Luftfartstilsynet, anser jeg at vi ikke kan operere i samsvar med vår Driftstillatelse for SAR-operasjoner.

Assisterende flygesjef skrev altså at selskapet uten en tilgjengelig Senior redningsmann:

ikke kan operere i samsvar med vår Driftstillatelse for SAR-Operasjoner.

Funksjonen som Senior redningsmann er omfattet av driftstillatelsen av 24. november 2023.

Senior redningsmann er godkjent i vedtaket punkt 2 siste ledd.

Bristow bes opplyse om tidligere driftstillatelser har vært gitt med en oppført Senior Redningsmann, og hvem som formelt har hatt disse funksjonene før Wibe ifølge tilleggsavtale av 6. januar 2024 formelt tiltrådte 1. januar 2024.

Feil faktum til grunn for Prop. 65 L - Bristows driftstillatelse for SAR-operasjoner

I vedtaket om driftstillatelse for SAR operasjoner punkt 10.2 fremgår at:

Luftfartstilsynet kan endre, begrense eller oppheve denne godkjenningen dersom vilkårene som ligger til grunn i dette vedtaket eller i lov eller forskrift ikke er oppfylt.

Det foreligger ingen informasjon i denne saken om at Luftfartstilsynet har benyttet eller varslet at de ville benytte, denne hjemmelen til å endre eller inndra godkjenningen. Assisterende flygesjef har derfor heller *ikke* skrevet det som er inntatt i det faktiske grunnlaget for lov om lønnsnemndbehandling av tvisten, jf. Prop. 65 L punkt 4, jf. fra Havindustritilsynet:

Konsekvensene av streikeuttaket var derfor at Bristow ikke hadde gyldig tillatelse til å fly SAR-Helikoptrene.

...

Situasjonen er fortsatt slik at opptrappingen av streiken har medført at SAR driftstillatelse for Bristow har falt bort, fordi redningsteknisk fagansvarlig er tatt ut i streik.

Det siterte er uttrykk for feil faktum.

Denne feilen i det faktiske grunnlaget for Prop. 65 L har blitt til under vegs i den kommunikasjon som har funnet sted mellom Bristow og andre involverte virksomheter og myndigheter.

Opphavet til feilen i faktum

Den uriktige fremstillingen av faktum som det redegjøres for i Prop. 65 L avsnitt 4, ser ut til å ha sitt opphav i en e-post fra Offshore Norge til Olje Energidepartementet den 7. mars klokken 20:08.

Offshore Norge er en landsforening i NHO som Bristow ikke er medlem av, men som Bristows kunder er medlem av.

I e-posten skriver Stian Danielsen i Offshore Norge følgende:

Accountable Manager i Bristow melder at det er stor sjanse for at de ikke har driftstillatelse for SAR ettersom Ansvarlig Redningsmann blir tatt ut i streik fra midnatt (selv om han ikke er på vakt før mandag). Accountable Manager i Bristow har blitt om og gjøre en selvstendig vurdering på saken fra Luftfartstilsynet.

Men heller ikke her slås det fast at driftstillatelsen har bortfalt eller vil bortfalle.

Offshore Norge sendte også senere på kvelden en e-post til Energidepartementet om at Bristow ikke hadde kompetanse tilgjengelig.

I e-posten av 7. mars kl. 20:46 fra Stian Danielsen i Offshore Norge til Olafr Røsnes i Energidepartementet siteres det fra informasjon de har mottatt fra Bristow om blant annet at:

Det finnes i dag ikke annet godkjent personell med påkrevd kompetanse tilgjengelig.

Denne informasjonen hadde opphav i en e-post korrespondanse mellom Bristow og Offshore Norge.

Havindustritilsynets vurderinger er sitert i punkt «Feil faktum til grunn for Prop 65 L - Bristows driftstillatelse for SAR-operasjoner» over. Det sentrale fra Samferdselsdepartementets vurderinger er denne fra Prop. 65 L side 3, venstre kolonne:

Via Samferdselsdepartementet ga Luftfartstilsynet uttrykk for at Bristow ikke kunne operere uten den navngitte person tilgjengelig.

Det siterte gir et annet uttrykk enn det som deretter ser ut til å være et sitat fra hva Luftfartstilsynet rent faktisk ga uttrykk for. Som påpekt i punkt «Feil faktum til grunn for Prop 65 L - Bristows

driftstillatelse for SAR-operasjoner», er det en forskjell på det å ikke oppfylle alle vilkår i tillatelsen, og det faktum at en tillatelse har bortfalt.

Bristow har som nevnt selv aldri hevdet at tillatelsen hadde bortfalt. Den har heller aldri falt bort på tross av at denne personen midlertidig var ute av Bristows tjeneste fra streikuttaket.

Bristow tok et valg om å suspendere sin SAR tjeneste

Informasjonen i e-posten kom overraskende på fagforeningen BNR. Derfor svarte foreningen raskt på e-posten, kl. 23:22.

Den 8. mars informerte ledelsen i Bristow alle andre ansatte om konsekvensene av å ta Senior Redningsmann ut i streik. I denne e-posten fremgikk det at det var konferert med Luftfartstilsynet.

Fra e-posten tas følgende direkte inn her:

Denne rollen er et krav i vår driftstillatelse for SAR og vi oppfyller derfor ikke tillatelsen uten denne kompetansen tilgjengelig. Vi har derfor etter å ha konsultert med Luftfartstilsynet, **valgt å suspendere all SAR tjeneste iht denne driftstillatelsen inntil nødvendig kompetanse og roller er tilgjengelig igjen**

Arbeidsgiver tok med andre ord et aktivt valg som innebar å «suspendere» sine SAR-tjenester i påvente av at streiken ble avsluttet. Dette valget ser ut til å ha blitt tatt etter at det hadde vært dialog med Luftfartstilsynet. Vi ber om at arbeidsgiversiden fremlegger det de har av dialog/opplyser om innhold i og tidspunkt for samtaler og informasjon mottatt fra Luftfartstilsynet om denne vurderingen det her vises til.

Fra denne side fremlegges det vi har mottatt om dialogen, e-post av 7. mars kl. 20:34 fra Bristow til Luftfartstilsynet.

I e-posten ber daglig leder i Bristow om hjelp fra Luftfartstilsynet til å *dele* sin vurdering:

Vennligst se vår vurdering av streikens konsekvenser under.

Ber om at dette deles så raskt som mulig med Arbeids og Inkluderingsdepartementet (AID).

Vi ber opplyst fra Bristow hvorfor de ber om at egne vurderinger skulle deles med Arbeids- og inkluderingsdepartementet (AID).

I den vedlagte e-posten fra assisterende flygesjefs siteres følgende:

Nå når Senior Redningsmann tas ut i streik ved midnatt, anser jeg at han ikke lengre er tilgjengelig. Det finnes i dag ikke annet godkjent personell med påkrevd kompetanse tilgjengelig.

...

Uten Senior Redningsmann/Redningsteknisk Ansvarlig tilgjengelig for BNAS, som beskrevet i vedtak 23/01752-25, anser jeg at vi ikke kan operere i samsvar med vår Driftstillatelse for SAR operasjoner.

Overfor egne ansatte ga assisterende flygesjef i e-post den 9. mars kl. 15:55 likevel uttrykk for et mer nyansert syn på muligheten til å utøve faktiske SAR operasjoner i denne situasjonen.

Etter først å ha henvist til nødretten og en dialog mellom SAR Commander på jobb og Equinor, avslutter han slik:

Selv om redningsteknisk ansvarlig er i streik og vi derav ikke kan operere iht SAR Driftstillatelse på nåværende tidspunkt, så har vi 100 % tiltro til dere og vår operasjon

Bristows valg om suspensjon av sin SAR tjeneste er årsaken til Prop. 65 L

Det var Bristows suspensjonen av SAR tjenesten som er årsaken til at streiken foreløpig ble løst ved tvungen lønnsnemnd.

Beredskapen som sådan og Bristows mulighet til å utøve SAR tjeneste ble bare begrenset av a selskapets egne valg.

Fagforeningens kontakt med Luftfartstilsynet

Klubben tok deretter med Luftfartstilsynet for å få klarhet i om det var slik at tjenesten måtte opphøre grunnet streikeuttaket, slik de hadde oppfatte arbeidsgiver hevdet.

Svaret fra Luftfartstilsynet inntas i sin helhet:

Funksjonen redningsteknisk ansvarlig er beskrevet i SAR-godkjenningen og skal være en funksjon som er tilgjengelig for selskapet. Det er opp til selskapet å vurdere om graden av tilgjengelighet er ivarettatt i forbindelse med ferie, fravær osv.

Hvis den som innehar funksjonen slutter eller på annet vis ikke er tilgjengelig for selskapet (som for eksempel i en streikesituasjon) må denne erstattes for å opprettholde godkjenningen.

Luftfartstilsynet skriver med andre ord ikke at tillatelsen bortfaller verken automatisk eller umiddelbart ved at Senior redningsmann ikke er tilgjengelig til enhver tid. I Prop. 65 L er Luftfartstilsynet sitert på en uttalelse om at:

[Bristow] ikke lenger er i samsvar med driftstillatelsen vi har gitt – igjen som vi har gitt basert på deres søknad og overordnet risikovurdering. Dette er en vurdering som selskapet må gjøre på selvstendig grunnlag. Vi kan ikke dispensere eller endre uten en søknad fra selskapet.

Det siterte viser at det ikke var noen automatikk i at selskapet måtte suspendere sin SAR tjeneste i den foreliggende situasjonen.

Påstandsgrunnlag for Rikslønnsnemnda

Kort om bakgrunnen for kravene

Den økonomiske rammen for oppgjøret ligger innenfor virksomhetens bæreevne, og de tekstlige endringene samsvarer med bransjestandard, og det andre ansatte i samme virksomhet har i sine egne bransjespesifikke avtaler.

1. Lønnsregulering

De prosentvise lønnstillegg er tilsvarende det pilotkollegane fikk. At virksomheten hadde rom for et slikt prosentmessig oppgjør for en annen arbeidstaker gruppe, med en betydelig større lønnsmasse, taler for at det er en økonomi som kan bære denne rammen. Dette lønnsnivået vil bidra til å sikre at redningsmennene har en lønn på linje med de øvrige redningsmenn i bransjen.

2. Overenskomstens varighet

Bristow inngikk en treårig avtale med pilotene fra og med 1. oktober 2024 til og med 30. september 2027, for å sikre at begge parter skulle ha forutsigbarhet i en lengre periode. En avvikende varighet fra det tradisjonelle toårige tariffsystemet, har sammenheng med lønnstilleggene og øvrige krav pilotene fikk gjennomslag for. Parat ønsker parallellitet i de ulike ansatte grupper, og nedlegger derfor påstand om tilsvarende lønnsregulering og avtaleperiode.

3. Endringer av tekst i overenskomsten

1.3 Fagforeningsarbeid

Bristow har i tariffperioden vunnet anbudskonkurranser for nye SAR-baser, og økt fra 10 redningsmenn til 21 redningsmenn. De tillitsvalgte trenger derfor noe mer tid til å oppfylle sine tillitsvalgtsoppgaver iht. hovedavtalen mellom YS og NHO. Hovedavtalen 5-6 nr. 1 fastsetter at den tillitsvalgte skal gis nødvendig tid for å utøve dette arbeidet.

I de bedriftsinterne avtalene innenfor luftfarten, er det vanlig å tariffeste tiden.

Det er derfor i forhandlingene fremmet krav om å øke antallet maksimalt fristilte dager fra 15 til 20 dager.

Dette ble fremmet som et krav, og ble innfridd i forhandlingene i Bristow sitt tilbud av 21.01. 2025.

6.1 Generelt

Det er under forhandlingene fremmet krav om at siste setning i punkt 6.1 erstattes med:

Tjenestested og turnuslinjer har som hovedregel en varighet på tre (3) år.

Dette er ikke en realitetsendring, men en presisering av de lokale parters praksis. Dagens ordlyd knytter tjenestetiden til samme periode som tilleggsfunksjonene. Disse tildeles i tre år.

Dette ble fremmet som et krav i forhandlingene, og ble innfridd i Bristow sitt tilbud av 21.01. 2025.

8.2.1 Turnussystem

Det kreves betydelig vedlikeholdstrening for redningsmenn. Treningsdagene legges over hele landet, også utenlands. Det er derfor fremmet krav om å innta henvisning til overenskomstens reisetidsbestemmelser, konkret 10.1.3, og timesatser for arbeid på fridager. Bestemmelsen sikrer kompensasjon ved lange reiser til og fra trening, som alltid skjer i friperiodene.

Dette ble fremmet som et krav i forhandlingene, og ble innfridd i Bristow sitt tilbud av 21.01. 2025.

13.4.1 Offshore tillegg

Overenskomsten tariffester et tillegg på 800 kroner ved offshorestasjonering. Endring av ordlyden sikrer at også redningsmenn som i dag er stasjonert på landbasert SAR (Bergen og Hammerfest), får tillegget. Selskapets øvrige ansatte (piloter og heisoperatører) har slikt tillegg i sine bransjespesifikke overenskomster.

Satsen på 800 kroner, har ikke vært regulert siden opprettelse av overenskomsten i 2019. Det er derfor ønskelig å sikre en regulering av tillegget i tariffperioden. Henholdsvis slik:

Pr. 1. april 2026 økes beløpet til 1000 kroner.

Pr. 1. april 2027 økes beløpet til 1200 kroner.

13.5 Andre godtgjørelser

Redningsmenn er pålagt fysiske krav i Nasjonal standard for redningsmenn. Bestemmelsen sikrer et tilskudd til anskaffelse av treningsutstyr/klær. Satsen har ikke vært regulert siden 2019. Satsen kreves økt med 2000 kroner.

Dette ble fremmet som et krav i forhandlingene, og ble innfridd i Bristow sitt tilbud av 21.01. 2025. Partene var samtidig enig om å innta at det skulle levers kvittering.

14.3 Arbeid på fridag

Det ble fremmet krav om at beredskapstillegget (SAR tillegget) skal tilkomme ved arbeid på fridager. Det er ikke grunnlag for å si at det er en mindre belastende å jobbe på fridager, enn på øvrige dager. Beredskapstillegget bør derfor tilkomme på samme måte som for alminnelige dager. Slikt tillegg gis til øvrige ansatte (piloter og heisoperatører), og samsvarer med bransjestandard.

Krav om erklæring:

Ved opprettelse av den bedriftsinterne overenskomsten i 2019, fikk redningsmennene en erklæring fra daværende administrerende direktør, som sikret at pensjon- og forsikringsordningene ikke skulle endres i tariffperioden. Det er bransjestandard å tariffeste dette i bedriftsinterne overenskomster, eller i en lokal særavtale som følger varigheten til den bedriftsinterne overenskomsten.

Bruken av tvungen lønnsnemd bryter med Grunnloven og Norges internasjonale forpliktelser

Organisasjonsfrihet er forankret i en rekke internasjonale konvensjoner. Det er fastsatt i den europeiske menneskerettskonvensjon (EMK) art. 11 FN-konvensjonen om sivile og politiske rettigheter (SP) art. 22, og FN-konvensjonen om økonomiske, sosiale og kulturelle rettigheter (ØSK) art.8.

I EMK artikkel 11 beskyttes retten til fritt å delta i forsamlinger og foreningsfrihet, herunder rett til å danne og slutte seg til fagforeninger for å verne sine interesser. Innskrenkninger i denne retten kan bare gjøres ved lov, og må være nødvendig «av hensyn til den nasjonale sikkerhet eller offentlige trygghet, for å forebygge uorden eller kriminalitet, for å beskytte helse eller moral eller for å beskytte andres rettigheter og friheter».

Norge er videre folkerettslig forpliktet til vern av organisasjonsfriheten etter Den reviderte europeiske sosialpakt (ESP) art. 6, og etter flere ILO-konvensjoner. De mest sentrale ILO-konvensjonene er nr. 87 om organisasjonsfrihet, nr. 98 om kollektive forhandlinger, og nr. 154 om å fremme kollektive løsninger.

I Holship-dommen (HR-2016-2554-P) klargjorde Høyesterett at bestemmelsen ikke er en inkorporert, men at det foreligger et «pålegg til domstolene og andre myndigheter om å håndheve menneskerettighetene på det nivå de er gjennomført i norsk rett».

Høyesterett understreker også streikerettens grunnlovfestede vern, i grunnlovens § 101, i avgjørelsens premiss 81:

Ved fastleggelsen av retten til organisasjonsfrihet etter Grunnloven § 101 første ledd, er det naturlig å ta utgangspunkt i retten til organisasjonsfrihet etter EMK artikkel 11. På samme måte som Grunnloven § 102 om rett til privatliv, er § 101 første ledd utformet med blant annet den tilsvarende rett etter EMK som forbilde, jf. Dokument 16 (2011–2012) Rapport til Stortingets presidentskap fra Menneskerettighetsutvalget om menneskerettigheter i grunnloven, side 163 ff., jf. Innst.186 S (2013–2014), side 26-27. For retten til privatliv har Høyesterett allerede fastslått at Grunnloven § 102 må tolkes med utgangspunkt i den tilsvarende bestemmelse i EMK, se Rt-2015-93 (Maria) avsnitt 57 og 60, og Rt-2015-155 (Rwanda) avsnitt 40 og 44.

At adgangen til å benytte kampmidler er særlig vernet i EMK art 11, er uttrykkelig slått fast av Den europeiske menneskerettighetsdomstolen (EMD) i Ognevenko (2018), avsn. 61:

restrictions ... is not limited to bans and refusals to authorise the exercise of Convention rights, but also embraces punitive measures taken after such rights have been exercised

EMK art 11 har forrang ved eventuell motstrid med bestemmelser i annen lovgivning, jf. Menneskerettsloven (mrl) § 3. Dette innebærer at norsk lov må tolkes innskrenkende ved motstrid.

Det er også en presumsjon for at norsk lovgivning ikke strider mot de konvensjoner man er bundet av. Norsk rett vil derfor, så langt det er mulig, tolkes slik at det ikke oppstår motstrid.

I denne saken har Luftfartstilsynet åpnet for at det etter omstendighetene kunne oppstå problemer med å utføre tjenesten i samsvar med driftstillatelsen dersom den ansvarlige redningsmann var i streik. Men tillatelsen ble aldri inndratt, og det foreligger ikke konkrete holdepunkter for at den ville blitt det om Bristow hadde foretatt et annet valg enn å suspendere den SAR tjenesten de var kontraktsrettslig forpliktet til å ivareta. Suspensjon av tjenesten er i seg selv heller ingen reparasjon det eventuelle bruddet på vilkårene for tillatelsen som en midlertid og formelt opphør av arbeidsforholdet under streiken ville innebære.

Bristow benyttet i stedet uttalelsen fra Luftfartstilsynet som grunnlag for å igangsette en tvungen lønnsnemnd.

Prop. 65 L er ellers vedtatt på feil faktisk grunnlag. Etter Parats oppfatning var det ikke saklig eller tilstrekkelig grunnlag for at denne streiken ble avsluttet med tvungen lønnsnemnd. Dette kunne vært unngått om Regjeringen hadde gjennomført en forsvarlig saksbehandling der også arbeidstakersiden hadde blitt forespurt og konferert før beslutningen ble fattet. En slik plikt følger av grunnleggende forvaltningsrettslige krav til forsvarlig saksbehandling.

3.2 NHO Luftfart/NHO skriver i innlegg av 20. mai 2025:

Presentasjon av NHO/NHO Luftfart og Overenskomst for redningsmenn i Bristow Norway AS

Kort om NHO og NHO Luftfart

NHO er Norges største arbeidsgiverorganisasjon og består av et fellesskap med over 33 000 medlemsbedrifter med ca. 790 000 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 18 landsforeninger innen et bredt spekter av bransjer innen det private næringslivet. 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 som hovedregel oftest bransjeinndelte, med mange bedrifter innen samme bransje som er bundet av overenskomsten. Innen luftfart har vi også sentrale bedriftsvisse tariffavtaler. Forhandlingsansvaret tilligger landsforeningen, som i denne interessetvisten er NHO Luftfart.

NHO Luftfart er en landsforening i NHO-systemet som organiserer medlemsbedrifter innenfor luftfart, som rutefly virksomhet, helikoptervirksomhet, ground handling, flyskoler, private lufthavner m.v. NHO Luftfart har totalt 50 medlemsbedrifter med mer enn 12 000 ansatte.

NHO Luftfart forvalter om lag 45 tariffavtaler, bransjeavtaler og bedriftsvisse avtaler. Parat er part i om lag ⅓ av disse avtalene. Med et stort omfang av tariffavtaler og parter, kan det sette et press i forhold til frontfagsnormen og den koordinerte lønnsdannelsen. I 2024 hadde NHO Luftfart 11 meklinger og 3 streiker innenfor vårt område.

Om Overenskomst for redningsmenn i Bristow Norway AS, nr. 577

Virksomheten er bundet av fem tariffavtaler. Det er Flyavtalen nr. 229 og 230 med Parat, Overenskomst for teknisk-, administrativt- og trafikkpersonell nr. 281 med Norsk Helikopteransattes Forbund, overenskomst for helikopter service – trafikkpersonell nr. 388 med Styrke, Pilotavtale Bristow Norway AS nr. 513 med Parat og Overenskomst for redningsmenn i Bristow Norway AS med Parat. Overenskomstene for piloter og redningsmenn er sentrale bedriftsvisse avtaler som omfatter kun en bedrift, mens de øvrige overenskomstene er sentrale bransjeavtaler. Ved revisjonen for 2024 av pilotavtalen med Parat kom partene ikke til enighet, og det ble en langvarig streik som varte i 30 dager før man kom til enighet med meklerens hjelp.

I juni 2018 fremmet Parat krav om opprettelse av en tariffavtale for redningsmennene i Bristow Norway AS hvor YS/Parat og NHO/NHO Luftfart ble overordnede parter i avtalen. Partene ble ikke enige om innholdet i den nye overenskomsten. Parat brøt forhandlingene og det ble tvungen meklings den 25., 26. og 27. februar i 2019. 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. Det ble streik. På det meste var det fire redningsmenn som var tatt ut i streik.

Den 28. mars ble meklingsen gjenopptatt hvor man med meklerens mellomkomst kom frem til en forhandlingsløsning. Overenskomsten for redningsmenn fikk nummer 577, og fikk varighet fra 1. juni 2018 til 31. mars 2021.

Overenskomsten er en normallønnsoverenskomst, som blant annet regulerer lønn, arbeidstid, trening mv. Den er derfor uten lokale forhandlinger og uten mellomårsklausul. Lønnen er regulert i overenskomstens Bilag 1 med en lønnsstige med mange trinn og årlige ansiennitetsopprykk.

Overenskomsten som er til revisjon i tariffoppgjøret for 2024, har en lønnstabell med 25 ansiennitetstrinn, med tabell for lønnstrinn fra 1. april 2022, og så en høyere tabell for lønnstrinn fra 1. april 2023 til 30. september 2024. Sistnevnte tabell fra 1. april 2023 til 30. september 2024 viser dagens lønn for redningsmennene.

I 2021 ble ikke overenskomsten for redningsmennene rettidig sagt opp av Parat. Tariffavtalen løp da etter varighetsbestemmelsen i ett år til, til den 31. mars 2022.

I tariffrevisjonen i 2022 ble det ført forhandlinger i forbindelse med revisjon av overenskomsten den 28., 29. november og den 17. januar. Ett hovedtema var at Parat krevde en ny lønnstabell og det ble et høyt lønnskrav totalt. Bedriften ønsket å beholde eksisterende tabell og gi et lønnstilbud på den. Parat brøt forhandlingene og det ble mekling den 3. og 4. februar 2023. Under meklingen nådde partene med meklernes mellomkomst frem til en forhandlingsløsning. Varighet på revidert overenskomst ble. 1. april 2022 til 30. september 2024.

På tidspunktet for revisjonen i 2024 var det 21 redningsmenn som var omfattet av avtalen.

Bristow Norway AS

Om Bristow Norway AS

Bristow Norway AS (Bristow) er et norsk helikopterselskap som spesialiserer seg på å transportere mannskap fra det norske fastlandet til oljeinstallasjoner i Nordsjøen samt levere Søk og Redningstjenester. Selskapet har sitt hovedkontor i Stavanger og har helikoptre stasjonert fast ved lufthavnene i Bergen, Florø, Hammerfest og Stavanger.

I tillegg så har selskapet fast stasjonerte redningshelikopter offshore på Ekofisk, Statfjord, Johan Sverdrup, Bergen og i Hammerfest.

Bristow Norway startet opp driften i 1993, da under navnet Norsk Helikopter. Selskapet åpnet en base på Stavanger lufthavn, Sola. Selskapet var et samarbeidsprosjekt mellom Ugland-familien og Bristow Group, som kontrollerte henholdsvis 51 og 49 prosent av aksjene hver. Selskapet utvidet driften i 1999, da de åpnet en base på Bergen lufthavn, Flesland, og igjen i 2002 og 2004 da basene på Brønnøysund og Hammerfest lufthavn åpnet.

Selskapet kjøpte i 2005 opp helikopteroperatørene Lufttransport i Norge og Sverige. Lufttransport var opprinnelig et datterselskap av konkurrenten, CHC Helikopter Service (CHC). CHC opererer slik som Bristow, offshoreflygninger fra en rekke norske lufthavner.

I oktober 2008 gjorde Bristow-gruppen det klart at de ønsket å bli eneeier av Norsk Helikopter, og overtok de resterende 51 prosentene og ble eneeier. Lufttransport ble som et ledd i disse forhandlingene solgt videre til Knut Axel Ugland Holding.

Selskapet skiftet navn til Bristow Norway AS i april 2009.

Selskapet administrerer en flåte bestående av 25 helikoptre, og har pr i dag ca. 420 årsverk.

Bristow har egen godkjent driftstillatelse, såkalt AOC, for tilbringertjenester samt driftstillatelse for søk og redningstjeneste (SAR)

Oppgavene til redningsmennene

Redningshelikoptrene er bemannet med to piloter, redningsheisoperatør (hos Bristow er dette en tekniker) to redningsmenn og en SAR-sykepleier. Redningsmennene, teknikeren og pilotene er ansatt i Bristow, mens SAR sykepleieren er ansatt hos oppdragsgiveren. Bristow har en fast bemanning som går turnusvakter jevnt fordelt utover året. Arbeidstidssystemet er utarbeidet innenfor BSL D2-4, det felleseuropeiske regelverket for arbeidstid for besetningsmedlemmer.

Alle redningsmenn i Bristow er nøye selektert og gjennomgår fysiske og psykiske tester i henhold til Nasjonal standard for redningsmenn før de ansettes. Deretter gjennomgår de et godkjent treningsprogram for utsjekk (trening /klarering for vaktberedskap). På grunn av kravene til opplæring i luftfartsregelverket er det ikke mulig å leie inn personell når operativt personell blir syk mv. og ikke kan møte på vakt.

Frontfagsmodellen og rammen for tariffoppgjøret 2024

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 mellom Norsk Industri i NHO og Fellesforbundet i LO forhandler først og setter den økonomiske normen for alle etterfølgende bransjer og sektorer.

Parat er en del av YS, og i frontfags-forhandlingene representerer Parat sine medlemmer i konkurranseutsatt industri, gjennom avtale med Norsk Industri i NHO-systemet. Dette setter rammen for lønnsveksten i resten av økonomien. Parat, som en del av YS, forhandler parallelt og i forståelse med denne rammen.

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. Videre at sektorer som ikke har samme produktivitetsvekst får ta del i den lønnsvekst som kommer gjennom frontfagets produktivitetsvekst.

Frontfagsmodellen har lang tradisjon i Norge, og det er bred enighet i norsk arbeidsliv om at resultatet fra frontfaget legger normen 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. Dette er også stadfestet i det siste Holden utvalget, Holden IV.

NHO og NHO Luftfart forsvarer at modellen fortsatt skal være styrende for den samlede lønnsutviklingen i privat og offentlig sektor. Vi anser det som viktig å holde på frontfagsmodellen for 2024 med en norm som estimerte årslønnsvekst for industri-arbeidere i 2024 til å være 5,2 prosent og består av følgende elementer:

Generelt tillegg (7 kr (samt 3,50 kr i normallønnstillegg mv.) = 2,2 %

Overheng = 1,6 %

Lønnsglidning = 1,4 %

Totalt = 5,2 %

I frontfaget ble det i tillegg til kr 7 i generelt tillegg ytterligere gitt kr 3,50 i "Teko-tillegg" som er normallønnstillegg.

Forhandlingene og mekling på Overenskomst for redningsmenn i Bristow Norway AS, avtale nr. 577

NHO Luftfart mottok rettidig oppsigelse av avtalen den 26. januar 2024.

Tariffoppgjøret i 2024 ble gjennomført som et forbundsvist oppgjør. Overenskomsten har sent utløp, først 30. september i 2024. Tariff-forhandlingene mellom Parat/BNR og NHO Luftfart/Bristow Norway AS ble gjennomført den 20. og 21. januar.

Kravene fra partene ble etter avtale utvekslet i forkant per e-post den 17. januar slik at man kunne være best mulig forberedt til forhandlingene.

Kravene fra NHO Luftfart/Bristow Norway AS gjaldt 3 års varighet på overenskomsten fra 01.10.24 – 30.09.27 samt at man ville snakke om praktiseringen av en bestemmelse i tariffavtalen § 9.1.5 om mannskapsbytte.

Flere av kravene til Parat/BNR var krevende for arbeidstakersiden. Det ble fremmet et høyt lønnskrav den 20. januar kl. 10, for 3-årig varighet av avtalen på:

1. Lønnsregulering

7 % tillegg med virkning fra 1. oktober 2024

5 % tillegg med virkning fra 1. oktober 2025

4,5 % tillegg med virkning fra 1. oktober 2026

For den enkelte redningsmann vil man også få lønnsopprykk på ansiennitetsstigen med en verdi beregnet til ca. 1,1 % (glidning).

2. I tillegg var kravene til bestemmelsen i overenskomsten § 8.2.1, om turnussystemet, at reisedag kompenseres med ordinær fridagssats, og kan kombineres med arbeid. Bedriften har beregnet dette kravet til å ha en kostnad på 8,3 %.

3. Det var også krevd et offshore/SAR tillegg til bestemmelsen i overenskomsten § 13.4.1 på 2 % av lønnstrinn 4 per dag, som tilsvarer kr. 1350. Lønnskostnaden for bedriften øker med dette med 8,3 %. Tillegget vil fungere som et rent lønnstillegg da det kun er slik tjeneste redningsmenn faktisk utfører.

Kostnaden på disse tre kravene fra Parat/BNR har bedriften beregnet til i overkant av 23 % økning i kostnader. Det er uten industriens overheng på 1,6 %. I frontfaget ble partene enige om en ramme på 5,2 % i årslønnsvekst i 2024.

NHO Luftfart/Bristow Norway AS fremmet ikke krav som hadde kostnadsbesparelser i seg.

På andre dag av forhandlingen, den 21. januar 2025 kl. 09.30 fremmet Bristow Norway AS/NHO Luftfart et tilbud til BNR/Parat.

I tilbudet på lønnsregulering gikk man langt i å imøtekomme Parat sitt krav:

Lønnsregulering med virkning fra 1. oktober 2024:

Alle trinn på lønnstabellen for årslønn økes med 5%

Lønnsregulering med virkning fra 1. oktober 2025:

Alle trinn på lønnstabellen for årslønn økes med 5%

Lønnsregulering med virkning fra 1. oktober 2026:

Alle trinn på lønnstabellen for årslønn økes med 4,5%

Kravene til Parat omtalt ovenfor i punkt 2., § 8.2.1 turnussystem og ovenfor i punkt 3., om offshore/SAR tillegg jf. § 13.4.1, ble ikke innfridd av NHO Luftfart/Bristow Norway AS i tilbudet.

En rekke andre krav ble som en del av det totale tilbudet innfridd, som § 1.3 fagforenings-arbeid, hvor begrensning for fristilling per medlem ble endret fra maksimalt 15, til 20 dager. Kravet i § 5.1 ble innfridd om Airborne image recorders. Kravet til § 6.1 erstatning av siste setning ble innfridd, ved tildeling av ledig tjenestested og turnuslinjer har som hovedregel en varighet på 3 år. Et annet krav til turnussystemet i § 8.2.1 fjerde ledd, om at tid ut over 10 timer kompenseres etter punkt 13.2.1. Posisjonering beregnes etter punkt 10.1.3. Kravet om økt godtgjørelse for treningsutgifter med økning fra kr 8.000 til kr 10.000 per år ble også tilbudt.

Som en mellomløsning på kravet om innføring av en ny tilleggsfunksjon for redningsmenn, med en

kompensasjon på 3 % av lønnstrinn 6, foreslo man et lokalt utvalg i tariffperioden for å utrede behov og kompensasjon.

Parat aviste tilbudet fra bedriften i e-post kl. 13.11 og kom med et revidert krav på bl.a. lønn.

Revidert lønnskrav:

Lønnsregulering

6 % tillegg med virkning fra 1. oktober 2024

5 % tillegg med virkning fra 1. oktober 2025

4,5 % tillegg med virkning fra 1. oktober 2026

De to øvrige krav med en betydelig økonomisk kostnad, turnussystem og reisedag i § 8.2.1 og offshore/SAR tillegg i § 13.4.1 ble opprettholdt, men virkningstidspunktet utsatt fra 1. oktober 2024 til 1. februar 2025. Videre ble tekst om utvalgsarbeid i tariffperioden for å se på en ny tilleggsfunksjon for redningsmenn akseptert.

Fortsatt var lønnskravet sett i sammenheng med at de to øvrige kravene med høye kostnader ble opprettholdt, umulig å innfri for bedriften og langt over rammen.

Parat brøt forhandlingene den 21. januar, se bruddprotokoll.

Vi mottok Parats reviderte krav av 21. januar mer detaljert som var vedlagt bruddprotokollen. Der var det etter arbeidsgiversiden syn to nye krav om driftspensjon og lokal særavtale om Loss of License mm.

Etter avtale i forhold til hva som passet for partene og Riksmekleren, ble partene innkalt per brev datert 23. januar til mekling den 6. og 7. februar 2025.

NHO Luftfart mottok Parat sin plassoppsigelse den 23. januar for 21 redningsmenn. Parat meddelte plassoppsigelse med virkning fra den 17. februar. Virkningen for plassoppsigelsen var 10 dager senere enn avtalt utløp mekling den 7. februar.

På bakgrunn av dette ble det igjen kontakt mellom partene og mekler. Meklingen ble flyttet til den 18. februar. Parat sendte en ny plassoppsigelse den 24. januar, som passet med ny meklingsdato, dvs. med virkning fra kl. 24:00 den 18. februar.

Parat meddelte plassfratredelse for en redningsmann, base Bergen, den 4. februar med virkning fra 18. februar.

Den 18. og 19. februar ble det gjennomført mekling mellom Parat og NHO Luftfart for Overenskomst for redningsmenn i Bristow Norway AS. Partene sto så langt fra hverandre at mekleren konstaterte at det ikke var grunnlag for å legge frem forslag til løsning som begge parter kunne forventes å akseptere. Meklingen ble avsluttet den 19. februar kl. 00:30 da Parat valgte å ta brudd. Streik ble iverksatt fra arbeidstiden begynnelse samme dag.

Streiken ble trappet opp ved Parat sin plassfratredelse av 3. mars, hvor det meddeles plassfratredelse for ytterligere 1 redningsmann ved base Bergen, med virkning fra 7. mars.

Den 9. mars innkalte Arbeidsminister Tonje Brenna 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 villig til å avslutte arbeidskampen og gjenoppta arbeidet og de streikende gikk tilbake til arbeid.

I lov av 29.04.25 om lønnsnemndbehandling av arbeidstvisten mellom Parat/YS og NHO Luftfart/NHO i forbindelse med revisjon av Overenskomst for redningsmenn i Bristow Norway AS fastslår § 1 at Rikslønnsnemnda skal avgjøre tvisten i forbindelse med revisjonen av overenskomsten. Loven hadde ikrafttredelse straks.

Rikslønnsnemndas kompetanse

Parat anfører bl.a. at Prop. 65 L er vedtatt på feil faktisk grunnlag og at det ikke var saklig eller tilstrekkelig grunnlag for at denne streiken ble avsluttet med tvungen lønnsnemnd. Videre at *"Rikslønnsnemnda derfor bør komme til et resultat som tar hensyn til at Parat ikke fikk anledning til å streike for å få gjennomslag for sine krav."* Videre at bruken av tvungen lønnsnemnd bryter med Grunnloven og Norges internasjonale forpliktelser.

NHO Luftfart anfører at prosessen nå har gått videre etter tvungen lønnsnemnd og Prop. 65 L, slik at det nå er stadfestet ved lov av 29. april 2025 at Rikslønnsnemnda skal avgjøre tvisten i forbindelse med revisjon av overenskomsten for redningsmenn.

NHO Luftfart mener at disse temaene må avvises fra behandling i nemnda og er saken uvedkommen. Tema for nemnda, jf. loven av 29. april 2025, er å avgjøre tvisten i forbindelse med revisjon av overenskomsten for redningsmenn.

Spørsmålet om Rikslønnsnemndas kompetanse med tilsvarende tema som at streik ble avsluttet på feil grunnlag / strider mot Grunnloven og internasjonale forpliktelser ble behandlet i sak 01-2019 om en interesseløst mellom LO Stat og Spekter, videre i sak 01/2021 mellom Fagforbundet/LO og NHO og senest i sak 05/2024 mellom Fagforbundet/LO og NHO Geneo/NHO.

Her fra sak 01-2019, Rikslønnsnemndas flertall uttalte følgende i saken på s. 31:

Rikslønnsnemnda avgjør hva som skal bli innholdet i en ny eller endret tariffavtale[...]Rikslønnsnemnda er i denne saken bedt om å vurdere selve grunnlaget for nemndas kompetanse. Dette går i utgangspunktet ut over handlingsrommet for nemndas oppgave[...]

Rikslønnsnemndas flertall, de nøytrale medlemmene Taraldsrud, Barth og Bjerkan samt medlemmet Gjerding, viser til at det er et sikkert statsforvaltningsrettslig prinsipp at gyldigheten av et lovvedtak skal prøves for de alminnelige domstoler. Rikslønnenemnda har ingen kompetanse dersom lovvedtaket settes til side. Adgangen til å prøve gyldigheten av lovvedtaket ligger ikke innenfor nemndas oppgave eller kompetanse.

LO Stats argumentasjon i sak 01-2019 ble, slik NHO Luftfart ser det, avvist av Rikslønnsnemnda. I denne saken forelå det en provisorisk anordning, i vår sak har Stortinget fattet et lovvedtak. Oppsummert konkluderte flertallet i Rikslønnsnemnda at det er de alminnelige domstoler som skal prøve gyldigheten av et lovvedtak. Dette ligger utenfor Rikslønnsnemndas kompetanse. Grunnlaget for konklusjonen hjemles i et sikkert statsrettslig prinsipp. Dette medfører etter NHO Luftfarts syn at Rikslønnsnemnda verken har anledning til å prøve eller tilsidesette sin kompetanse utledet fra fastsatt lovvedtak.

Dersom Parat ønsker å forfølge sitt syn om Rikslønnsnemndas manglende kompetanse, er rette instans de alminnelig domstoler, og det er Staten som vil være den naturlige adressat for et slikt søksmål. Med mindre det gjennom et søksmål mot Staten blir slått fast at lovvedtaket er ugyldig, må Rikslønnsnemnda etter NHO Luftfarts syn utføre dens pålagte oppgave med å avgjøre hva som skal bli innholdet i en ny eller endret overenskomst for redningsmenn.

NHO Luftfart reagerer på at Parat bringer dette temaet inn for Rikslønnsnemnda med den tydelige avklaringen fra Rikslønnsnemnda i sak 01-2019, 01-2021 og 05/2024. Med avklaringen i disse sakene hadde Parat en klar oppfordring til å bringe gyldigheten av lovvedtaket inn for de alminnelige domstoler så snart lovvedtaket ble sanksjonert. Da dette ikke er gjort, fremstår det for NHO Luftfart som ugreit at dette nå reises som en påstand som Rikslønnsnemnda skal ta stilling til eller skal ta hensyn til ved behandling av saken.

Det økonomiske grunnlaget for forhandlingene

Bristow Norway AS – økonomi og markedssituasjon

Bristow har i dag ca. 60% markedsandel på norsk sokkel, men flere nåværende kontrakter er tildelt andre operatører, noe som vil redusere selskapets markedsandel til ca. 45%. Flere av de nåværende kontraktene går også ut de neste to årene og vil være en del av flere anbudsprosesser hvor forventes å være flere tilbydere enn tidligere.

Bristow opererer i et marked preget av få aktører, men i en bransje som historisk har hatt svak lønnsomhet og sterk priskonkurranse. Helikopterindustrien har også internasjonalt hatt store økonomiske utfordringer og Bristow Group har i likhet med konkurrentene CHC og PHI vært gjennom konkursbeskyttelse etter de amerikanske Chapter 11 reglene.

Selskapets kontrakter er typisk av fire års varighet med opsjoner for oppdragsgiver for forlengelser. Kompensasjonen Selskapet mottar er gjenstand for delvis indeksregulering i avtaleperioden. Disse reguleringene er basert på statistisk sentralbyrå sine indekser for konsumpriser eller lønnsindekser. Som eksempel ble prisene for den største Søk og Redningskontrakten økt med 2,63% ved siste regulering.

Lønnskostnader utgjør om lag en tredel av selskapets totale kostnader og er dermed en betydelig faktor.

I nyere tid har kundene selv kjøpt helikopter, noe som gjør at lønnskostnader i fremtiden trolig vil være mer enn halvparten av selskapets totalkostnader ved anbudsprosesser.

I disse prosessene har Bristow ikke lyktes å være konkurransedyktige og begge de siste to kontraktene har derfor blitt tildelt andre operatører.

Selskapets driftsresultat for regnskapsåret 2024 var kr. 6,7 millioner, noe som gir en driftsmargin på 0,23% ut fra en omsetning på kr. 2,9 milliarder.

Selskapet har i likhet med bransjen ellers, en svak økonomisk stilling. Selskapet har et akkumulert underskudd på kr 254 millioner og ville uten betydelig kapitaltilførsel fra morselskapet ikke oppfylt Luftfartstilsynets krav til forsvarlig egenkapital.

Den lange kontrakts-varigheten gjør selskapet avhengig av forutsigbarhet i kostnadsutviklingen. Det er ikke anledning til å skyve kostnadsøkninger over på kundene, og alle kostnadsøkninger utover indeksregulering av kontraktene gir en negativ utvikling i selskapets lønnsomhet.

Innenfor Søk og Redningstjeneste er det vanskelig å måle produktivitet. Tjenesten innebærer å yte beredskapstjenester og kravene til bemanning følger av kontraktene. Selskapet har dermed svært begrensede muligheter for å effektivisere operasjonene.

Lønnsnivå for redningsmenn

Glidning i form av opprykk på lønnsstigen som er en kostnad for bedriften er beregnet til 1,1 %.

Dagens årslønn (grunnlønn) for redningsmenn etter 25 ansiennitetstrinn, se Bilag 1 til overenskomsten, kolonne "1. april 2023 til 30. september 2024." Det er en normallønnsstige.

Gjennomsnittslønnen for redningsmenn med faste tillegg utgjør kr. 933.577.

Frontfaget – effekt på tariffområdet

Det følger av lønnsnemndsloven § 2, andre ledd at en avgjørelse av Rikslønnsnemnda har samme virkning som en tariffavtale. I lovvedtak 47 av 29. april 2025 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. 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.

Videre har Parat/BNR avvist NHO Luftfart/Bristow Norway AS sitt løsningsforslag selv om bedriften strakk seg langt i forhold til lønn samt å innfri mange av kravene som en del av en helhetlig løsning av interessedvisten. Det er en kjensgjerning at man ikke er enig om noe før man er enige om alt og det ville være urimelig om man i ettertid skulle kunne trekke ut fordelaktige enkeltelementer av løsningsforslaget. Det vises i denne sammenhengen også til Rikslønnsnemndas kjennelse i sak 1-2014 (Norsk Industri/Industri Energi – overenskomsten fra 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 interessedvisten 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 mulighet å oppnå enighet om

Det er ikke grunn til å avvike fra Rikslønnsnemndas faste og strenge praksis når det gjelder fastsettelse av lønn. Det er viktig at normen fra frontfaget for utvikling av lønns- og arbeidsvilkår legges til grunn når forhandlinger mellom partene ikke fører frem.

Redningsmenn i Bristow Norway AS er besetningsmedlemmer i sivil luftfart og arbeidstiden reguleres av flyvende regelverket samt overenskomsten og ikke arbeidsmiljøloven. De går spesielle turnusmønstre. Når det oppstår ekstra behov for redningsmannsressurser løses dette bl.a. ved salg av fridager. Lønnstabellen i overenskomsten angir normallønn i form av årslønn etter ansiennitet.

NHO og NHO Luftfart forsvarer at modellen fortsatt skal være styrende for den samlede lønnsutviklingen i privat og offentlig sektor. Vi anser det som viktig å holde på frontfagsmodellen for 2024 med en norm som estimerte årslønnsvekst for industri-arbeidere i 2024 til å være 5,2 prosent og består av følgende elementer:

Generelt tillegg (7 kr samt 3,50 kr i normallønnstillegg mv.) = 2,2 %

Overheng = 1,6 %

Lønnsglidning = 1,4 %

Totalt = 5,2 %

I frontfaget ble det i tillegg til kr 7 i generelt tillegg ytterligere gitt kr 3,50 i "Teko-tillegg" som er normallønnstillegg.

NHO Luftfart anfører at det generelle tillegget som følger av frontfaget gis. Det vil i dette tilfelle være kr. 7 i generelt tillegg per time samt i tillegg normallønnstillegget fra Teko-delen som var ytterligere kr. 3,50 per time, til sammen kr 10,50 per time. Tarifftillegget skal i denne sammenheng regnes med 1950 timer i året. Det vil utgjøre et tillegg på kr. 20.475 på årslønn. Tillegget legges på dagens årslønn i tabellen, jf. Bilag 1 til overenskomsten, kolonne "1. april 2023 til 30. september 2024."

NHO Luftfarts anførsler:

NHO Luftfart anfører at Rikslønnsnemnda må fastsette et resultat for tariffoppgjøret 2024 mellom Parat/BNR og NHO Luftfart/Bristow Norway AS tråd med resultatet fra frontfagsoppgjøret. Det følger av tidligere praksis i Rikslønnsnemnda at det skal sterke hensyn til å fravike frontfagsnormen. Det foreligger ingen slik særskilte grunner i vår sak. NHO Luftfart anfører derfor at rammen på 5,2 % fra frontfaget legges til grunn i sak 01/2025.

Selv om tilbudet fra bedriften i forhandlingene ga et økonomisk resultat som var over rammen, er forutsetningen for denne enigheten nå bortfalt. Dette ble også gjort sett i forhold til at tariffavtalen skulle ha lengre varighet enn 2 år, noe som har en verdi for bedriften. Arbeidsgiver strakk seg langt for å unngå å komme i nok en mekling og streik med Parat. Forutsetningen for tilbudet falt bort da man valgte å ta ut Bristow Norway AS, som leverer samfunnskritisk tjeneste, ut i streik. Belastningen for bedriftens omdømme er betydelig.

NHO Luftfart anfører at det generelle tillegget som følger av frontfaget gis. Det vil i dette tilfelle være kr. 7 i generelt tillegg per time samt i tillegg normallønnstillegget fra Teko-delen som var ytterligere kr. 3,50 per time. Tarifftillegget skal i denne sammenheng regnes med 1950 timer i året. Det vil utgjøre et tillegg på kr. 20.475 på årslønn. Tillegget legges på dagens årslønn i tabellen, jf. Bilag 1 til overenskomsten, kolonne "1. april 2023 til 30. september 2024."

Med dette som utgangspunkt anfører NHO Luftfart at Rikslønnsnemnda legger til grunn følgende resultat for tariffoppgjøret 2024 for Overenskomst for redningsmenn i Bristow Norway AS avtale nr. 577:

Overenskomsten for redningsmenn i Bristow Norway AS mellom YS/Parat/ Bristow Norway Redningsmannsforening og NHO/NHO Luftfart/ Bristow Norway AS nr 577 gjøres gjeldende fra tidspunktet for arbeidets gjenopptakelse, 9. mars 2025 til og med 30. september 2026. Årstall endres i overenskomsten § 20

- Det gis et generelt tillegg på kr. 7 per time samt kr. 3,50 i normallønnstillegg (Teko-tillegg) per time til alle arbeidstakere fra tidspunktet da arbeidet ble gjenopptatt 9. mars 2025 i henhold til resultatet fra frontfagsforhandlingen og Riksmeklerens møtebok i sak 2024-002 av 7. april 2024.

- Tilleggene gjøres ikke gjeldende for arbeidstakere som har sluttet i bedriften i tiden før Rikslønnsnemndas kjennelse foreligger.

- Det foretas ikke omregning og etterbetaling av eventuelle tillegg og andre overenskomst-messige endringer for arbeid utført før kjennelsen foreligger.

- Øvrige krav tas ikke til følge.

Virkningstidspunkt og varighet for ny overenskomst

NHO Luftfart anfører at endringer i overenskomsten gjøres gjeldende fra arbeidets gjenopptakelse den 9. mars 2025.

Generelt tillegg på 7 kr per time samt normallønnstillegg på 3,50 kr per time gjøres gjeldende fra samme tidspunkt, 9. mars 2025.

Overenskomsten som var til revisjon hadde varighet til den 30. september 2024. Varigheten for overenskomsten vil være fra arbeidets gjenopptakelse den 9. mars 2025 til 30. september 2026, jf. § 20 i overenskomsten.

4 Partenes kommentarer

4.1 Parat/YS skriver i kommentar 27. mai 2025:

Kort om Parats krav

Helikoptertjenester som transporterer mannskap til oljeinstallasjoner i Nordsjøen, og leverer søk- og redningstjenester, er en bransje som i stor grad er anbudsbasert. For besetningsmedlemmer er dette et område uten landsdekkende avtaler, men med bedriftsinterne bransjevise avtaler. Det eksisterer således ingen bransjelønn for slike helikoptertjenester. I det enkelte tariffoppgjør er det således et særskilt behov for å sikre så like lønns- og arbeidsvilkår som mulig slik at ikke dette preger anbudskonkurransen mellom de ulike aktørene i bransjen. Frontfagets fleksibilitet gir rom for å ivareta slike hensyn.

Det er i denne sammenheng relevant å se hen til at de ansattes grunnlovfestede rettigheter til å ivareta sine lønns- og arbeidsforhold gjennom arbeidskamp, ble avskåret av aktive steg og feilinformasjon fra arbeidsgiversiden.

Rammen og profilen på oppgjøret må vurderes konkret for overenskomstområdets lønnsnivå. Dette må gjøres for å sikre et oppgjør som faktisk er på nivå med frontfagsrammen, og for å ta høyde for at avtalen dekker to frontfagsoppgjør. I motsatt fall får redningsmennene i Bristow en lavere lønnsutvikling enn frontfagsrammen. Sett hen til arbeidsgivers tilbud under forhandlingene, og oppgjøret med pilotene, så har arbeidsgiversiden vist at de har økonomi til et oppgjør også for redningsmennene som minst er på linje med frontfagsrammen.

Virkningstidspunkt for oppgjøret

Det følger av langvarig praksis i Rikslønnsnemnda at det skal tas utgangspunkt i at generelle tillegg skal gis fra gjenopptakelse av arbeidet etter arbeidsnedleggelse, og at tekniske endringer gis med virkning fra tidspunktet hvor kjennelsen foreligger. Påstanden er endret 27.05.2025 i tråd med dette.

Fleksibiliteten i frontfagsmodellen

Frontfagsmodellen innebærer at lønnsveksten i ulike forhandlingsområder skal være om lag den samme over tid, men partene i de ulike forhandlingsområdene har selv et ansvar for fordelingen av rammen innenfor sitt område.

Det er således frontfagets *ramme*, og ikke frontfagets profil, som er normgivende etter modellen. Profilen må kunne tilpasses de ulike tariffområdenes ulike utfordringer.

I Holden III-utvalget (NOU 2013:13) var det bred enighet om at frontfagets ramme hverken skal være gulv eller tak, men en norm over tid. Den naturlig språklig forståelse av ordet «norm» er at det er en retningslinje. Det er med andre ord ingen fasit. Dette redegjøres for i Holden III s. 140:

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 lønnsevnene i konkurranseutsatt næringsliv, og at lønnsutviklingen i andre områder over tid følger denne utviklingen, jf. omtale i kapittel 3. 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. Det har den i stor grad vært i Norge, jf. figur 8.1. Det er imidlertid frontfagets ramme som er normgivende, og ikke frontfagets profil eller eventuelle sosiale reformer. Profilen må kunne tilpasses de ulike tariffområdenes ulike utfordringer.

Det var understreket i Holden III, og gjentatt i Holden IV, at de enkelte forhandlingsområdene forhandler om den økonomiske rammen på sitt område. Rammen for det enkelte området kan derfor avvike fra frontfaget når det er grunner til det. Dette gjelder særlig i det enkelte år, da modellen ser hen til et langtidsperspektiv (NOU 2023: 30 s. 91).

Modellens fleksibilitet var sentral i drøftelsene i Holden IV, slik det fremkommer av NOU 2023:30 s. 102:

Modellen gir likevel rom for en viss fleksibilitet i lønnsutviklingen mellom ulike grupper av arbeidstakere ved at profilen tilpasses innenfor hvert forhandlingsområde. Det bør være tilstrekkelig fleksibilitet til å støtte opp under en effektiv allokering av arbeidskraften og dermed gi rom for nødvendige strukturelle endringer. Det er viktig å understøtte den fleksibilitet i lønnsdannelsen som har vært etter Holden-III-utvalget.

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.

Frontfagsmodellens fleksibilitet gir således rom for et oppgjør, som ikke nødvendigvis er nøyaktig det nivå som er fastlagt i frontfagets norm, og at innretningen må tilpasses slik at rammen vurderes for det enkelte tariffområdet.

Dette er også fremhevet i Holden II (NOU 2003:13) s. 110 at:

For å sikre at alle partene i arbeidslivet slutter opp om en videreføring av frontfagets retningsgivende funksjon, er det etter utvalgets vurdering avgjørende at frontfaget angir en troverdig ramme for lønnsveksten i de påfølgende oppgjørene. For å sikre oppslutning om koordinering gjennom frontfagsmodellen, er det i tillegg viktig at oppgjøret i frontfaget kun etablerer en norm for den totale lønnsveksten i de påfølgende avtaleområdene, og ikke innebærer føringer på profilen innenfor denne normen i øvrige avtaleområder. Dette ble også understreket av Holden I-utvalget.

De fleste overenskomstene utfylles av lokale forhandlinger basert på de fire kriterier, som er virksomhetens økonomi, produktivitet, fremtidsutsikter og konkurranseevne. Viktigheten av dette i frontfagsmodellen fremkommer i NOU s. 2023:30 s. 91:

Det er betydelig fleksibilitet innenfor de ulike tariffområdene. En kilde til fleksibilitet gjelder i områder der det er reelle lokale forhandlinger ut fra de fire kriteriene økonomi, produktivitet, fremtidsutsikter og konkurranseevne. Når det forhandles med utgangspunkt i disse kriteriene, vil det gi ulik lønnsvekst mellom bedrifter i ulik økonomisk situasjon

Dette innebærer at det ofte er en konkret økonomisk analyse av den enkelte virksomhet som avgjør om resultatet tilsier et oppgjør som overstiger frontfagets rammer. Forhandlingene for pilotene i Bristow viste at det var rom for en ramme i samsvar med punkt 1 i påstanden, for pilotene. Lønnsmassen for de 170 pilotene er vesentlig høyere enn for de 21 redningsmennene. På bakgrunn av at dette er en bedriftsintern avtale, altså en revisjon som bare gjelder en virksomhet, er det ikke lokale forhandlinger. Disse vurderingene gjøres derfor i forbindelse med den sentrale revisjonen av avtalen. Basert på at virksomheten hadde rom for et oppgjør på linje med punkt 1 i påstanden for pilotene, bør det være grunnlag for et tilsvarende oppgjør for redningsmennene.

Påstanden til NHO Luftfart utfordrer tariffavtalens ønskede virkninger

Arbeidsgivers tilbud under forhandlingene ligger over frontfagets normgivende ramme, og demonstrerer at det i disse sentrale forhandlingene var behov for - og ønske om - å løfte lønnsnivået på denne avtalen. Dette åpner som sagt frontfagsmodellen for.

Parat oppfatter at partene var i dialog om et oppgjør som skulle sikre konkurransedyktige lønns- og arbeidsvilkår, på linje med bransjenivå.

Hele Bristows virksomhet er anbudsbasert. For arbeidstakerorganisasjonen Parat er det sentralt at anbudsprosessene ikke vinnes, eller tapes, som direkte følge av de ansattes lønnsnivå. Parat som representant for de ulike arbeidstakergruppene i de ulike selskapene, må bidra til å sikre at rammevilkårene er på tilsvarende nivå som de øvrige aktører i markedet.

Anbudssituasjonene medfører at ansatte ofte må endre arbeidsforhold fra et selskap til et annet, avhengig av hvem som vinner anbudet. Dette fører til at en ansatt kan utføre akkurat samme jobb, på samme tjenestested, men for en annen arbeidsgiver. Avhengig av om overgangen av kontrakten oppfyller kriteriene for virksomhetsoverdragelse eller ikke, risikerer de ansatte å bli sagt opp, og måtte søke stilling på nytt. Dersom partene ikke ivaretar en bransjelønn, fører dette til at samme arbeid må utføres for helt ulik lønn.

Det anføres fra denne side at kravene som er fremmet, er i samsvar med tilsvarende avtaler inngått med NHO luftfart i andre lignende og konkurrerende selskap. Vi legger til grunn at NHO ikke bestrider dette.

Vår prinsipale påstand har som formål nettopp å ivareta en parallellitet for redningsmenn i de ulike virksomheter som kun er omfattet av bedriftsinterne avtaler.

Det er i utgangspunktet ikke ønskelig å fremlegge disse avtalene siden det er bedriftsinterne overenskomster som kun gjelder for et og et selskap. Det tas likevel forbehold om at det kan bli nødvendig dersom NHO mot formodning bestrider nivået i overenskomstområdet basert på innholdet i disse bedriftsinterne avtalene. Manglende hensyntagende til bransjelønn fører som påpekt til en uholdbar situasjon der lønn svinger avhengig av hvem som vinner anbudene, og anbudene kan tapes eller vinnes basert på de ansattes lønns- og arbeidsforhold. Disse særlige forhold taler for å fravike frontfagsnormen, og gi medhold i den prinsipale påstanden.

Rikslønnsnemndas praksis

Når Rikslønnsnemnda har hatt en «konservativ» praksis, som vanligvis er i tråd med frontfaget, innebærer det at Rikslønnsnemnda stort sett har lagt seg i nærheten av arbeidsgivers siste tilbud i meklingen. Dette fremkommer på s. 101 i Holden IV:

Rikslønnsnemndas praksis betegnes som «konservativ» og kjennelsene vil vanligvis være i tråd med frontfaget eller allerede inngåtte avtaler innen samme tariffområde. Dette betyr at Rikslønnsnemnda stort sett har lagt seg i nærheten av arbeidsgivers siste tilbud i meklingen. (egne understrekninger)

Tilbudet gitt fra arbeidsgiver før mekling, gir et klart inntrykk av enighet omkring et behov for et oppgjør som går utover det som er fastsatt i frontfagets norm.

Parat ber derfor om at Rikslønnsnemnda tar i betraktning behovet for å endre avtalen på linje med avtaler for andre redningsmenn, på lignende måte som nemnda i sak 5-2024, da Virkes oppgjør ble lagt til grunn for NHOs parallellavtale.

De faktiske feilene i grunnlaget for tvungen lønnsnemnd

Bakgrunnen for tvungen lønnsnemnd er relevant for løsningen på tvisten

Bakgrunnen for tvungen lønnsnemnd er relevant for løsningen på tvisten. Det følger av lønnsnemndsloven § 2, andre ledd, at en kjennelse i Rikslønnsnemnda har samme virkning som en tariffavtale, og skal avgjøre en interesseløst tvist.

Etter legaldefinisjonen i arbeidstvistloven § 1 j, så er en interesseløst tvist mellom en fagforening og en arbeidsgiver, eller arbeidsgiverforening, om ordningen av fremtidige arbeids- og lønnsvilkår eller andre arbeidsforhold som ikke omfattes av en tariffavtale, eller som skal avløse en tidligere tariffavtale.

Rikslønnsnemnda har derfor kompetanse til å fastsette de fremtidige arbeids- og lønnsvilkår. Nemnda er således ikke avskåret fra å fastsette avtalens materielle innhold, som en del av sin kjennelse, slik det ble gjort i 1/2012.

Det ligger innenfor nemndas handlingsrom å behandle hele revisjonen, slik det fremkommer av avgjørelsen NHO har sitert fra i Sak 1-2014 (Norsk Industri/Industri Energi-overenskomsten for vaskeri og renseri, der de nøytrale medlemmene påpekte:

Men oppstår det ikke enighet under meklingen og tvisten senere blir brakt inn for Rikslønnsnemnda ved tvungen lønnsnemnd, er interesseløst tvisten som skal behandles den

totale revisjon av overenskomsten mellom partene – noe som også underbygges av arbeidstvistloven § 23

I denne sammenheng står Rikslønnsnemnda fri til å vurdere hva avtalens innhold skal være, og det er slik Parat ser det, relevant å se hen til at den grunnlovfestende retten fagforeningen har til å påvirke sine lønns- og arbeidsforhold – gjennom streik – ble avskåret ved bruk av tvungen lønnsnemnd. At Parat kan ta ut søksmål for å få prøvd lovligheten av lovvedtaket, utelukker ikke relevansen av bakgrunnen for en rimelig og fornuftig løsning på interessetvisten nemnda skal avgjøre.

Utestående provokasjoner

I prosesskriv av 13. mai ble provokasjoner fremmet fra denne side. Provokasjonene er verken besvar eller fremlagt fra NHO. Vi ber om at dette nå gjøres, jf. følgende fra vårt prosesskriv av 13. mai:

- Informasjon om tidspunkter for dialog/kommunikasjon, og innhold i samtaler og informasjon, mottatt fra Luftfartstilsynet om valget av å «suspendere» sine SAR-tjenester i påvente av at streiken ble avsluttet.
- Informasjon om hvorvidt tidligere driftstillatelser har vært gitt med en oppført Senior Redningsmann, og hvem som formelt har hatt disse funksjonene før Wibe ifølge bilag 2 til innlegget av 13. mai, formelt tiltrådte 1. januar 2024.
- Vi ber opplyst fra Bristow hvorfor de ber om at egne vurderinger skulle deles med Arbeids- og inkluderingsdepartementet (AID).

Kravene under forhandlingene

Parat har i påstanden tatt utgangspunkt i vårt forslag til løsning som ble oversendt Ragne Eikrem i NHO Luftfart klokken 16.27 dagen etter at streiken var et faktum.

To av de tre kravene som NHO fremhever som særlig kostnadskrevende, er i løsningsforslaget frafalt eller vesentlig redusert.

Når det gjelder lønnskravet, var det kun lønnstillegget for 2024 som partene ikke var enige om. Der var det 1 prosent som skilte arbeidsgivers tilbud og Parats forslag til løsning. De øvrige presentsatsene som fremkommer av Parats løsningsforslag, var de samme som selskapet allerede hadde gitt tilbud om.

Kravet til 8.2.1, som knytter seg til at reisedag skal kompenseres med ordinær fridagssats, var frafalt. Den del av kravet som fremkommer av Parats påstand var derimot innfridd. Det frafalte kravet er av arbeidsgiver beregnet til 8,3 %. Dette er slik Parat ser det ikke korrekt, da det er lagt inn arbeidsgiveravgift og andre sosiale kostnader, og det er ikke gjort fradrag for besparelser knyttet til at selskapet ikke lenger må betale overtid per time, istedenfor en fast sats for en dag. Dette ble slik Parat oppfatter det, oppklart mellom partene under forhandlingene. Det tredje kravet var vesentlig redusert.

Det anføres fra NHO at kostnaden på disse tre kravene fra Parat/BNR er beregnet til 23 prosent.

De anslåtte beregninger fra NHO er, slik Parat ser det, ikke korrekte og representerer heller ikke kostanden fremsatt i vår påstand. NHOs anslåtte beregning gjelder Parats opprinnelige krav, inkludert arbeidsgiveravgift, sosiale kostnader og ikke fradrag for nevnte kostnadsreduksjoner.

Kravene fremsatt i påstanden har til hensikt å bidra til lønns- og arbeidsvilkår på linje med det redningsmenn ellers i bransjen har. Kravene er på linje med det SAR pilot-kollegene allerede hadde i sin overenskomst om samsvarer med det de fikk i sitt oppgjør.

Frontfagsresultatet innebærer at rammen må vurderes konkret for dette tariffområdet

Rikslønnsnemnda har tradisjon for å legge resultatet fra Frontfaget til grunn ved fastsettelsen av tariffavtalens innhold. Rikslønnsnemnda har i en rekke avgjørelser uttalt at det skal sterke hensyn til for å fravike Frontfagsmodellen, f.eks. sak 1/2021. Parat mener slike forhold foreligger her, og at Parat på denne bakgrunn bør gis medhold i den prinsipale påstanden. Skulle Rikslønnsnemnda komme til noe annet, og falle ned på at rammen fra frontfaget må følges, ikke som en norm, men som et absolutt nivå, må oppgjøret fastsettes på bakgrunn av en konkret vurdering av dette bedriftsinterne tariffområdet.

Slik påstanden til NHO er nedlagt, oppfatter Parat at resultatet vil føre til et mindre gunstig resultat enn det rammen til frontfaget tilsier. Årsaken til dette er todelt. For det første er det kun lagt inn oppgjør for et avtaleår for en avtale som skal gjelde i en toårsperiode. Det andre er NHO sine rammebetraktninger.

Frontfagsoppgjøret for 2024 følges ikke dersom NHO får medhold i sin påstand

I NHO Luftfarts innlegg, angis kostnaden på det generelle tillegg på 10,50 kroner å utgjøre 2,2 %. Dersom 10,50 kroner regnes med en helårvirkning på den oppgitte gjennomsnittslønn, er det riktig at denne utgjør 2,2 %. Tariff tilleggene som fremforhandles gjennom frontfaget gis imidlertid med virkning fra 1. april 2024. Skal man få en lønnsøkning på 2,2 % fra 1. april basert på den oppgitte gjennomsnittslønnen på kr 933.577, skulle man hatt en økning på 14 kroner.

Dette innebærer derfor slik Parat oppfatter det, at frontfagets ramme ikke er gitt med et tillegg på kroner 10,50 i økning på normallønssatsene, selv dersom både frontfagets overheng og glidning skal legges til grunn.

Parat har ikke mottatt noen konkrete overhengsberegninger, slik vi gjør på andre områder, men vi har anslagsvis kommet frem til at dette overenskomstområdet overheng er nært frontfagets, og bestrider derfor ikke dette tallet, hvis det skal legges inn et overheng.

Virkning fra 1. april 10,5 kr i sentralt tillegg		Ramme	Virkningsdato	Pr. år	I år
Overheng		1,6 %			
Glidning		1,4 %			
Generelle tillegg	kr 10,50	1,6 %	01.apr	kr 20 475,00	kr 15 356,25
Ramme		4,6 %			
Gjennomsnittslønn	kr 933 577,00				

Virkning fra 1. april 14 kr i sentralt tillegg		Ramme	Virkningsdato	Pr. år	I år
Overheng		1,6 %			
Glidning		1,4 %			
Generelle tillegg	kr 14,00	2,2 %	01.apr	kr 27 300,00	kr 20 475,00
Ramme		5,2 %			
Gjennomsnittslønn	kr 933 577,00				

NHO har imidlertid i sine beregninger også lagt til grunn frontfagets glidning på 1,4 %, kontra de 1,1 % prosent som NHO har oppgitt er denne bedriftsinterne overenskomstens reelle glidning.

Å løse denne interessedividen ved å gi et oppgjør basert på kronebeløpene fra frontfaget, vil derfor ikke være å forholde seg til frontfagets ramme verken på bakgrunn av glidningen eller kostandberegningen av de generelle tilleggene.

I motsetning til flere andre interessedivider behandlet av Rikslønnsnemnda er det her ikke mulig å hente ut ytterligere tillegg gjennom lokale forhandlinger. En avgjørelse i samsvar med påstanden til NHO vil derfor føre til en lavere lønnsutvikling for redningsmennene i Bristow.

Når NHO Luftfart i tidligere avgjørelser har hevdet at frontfagets kroneløp skal legges til grunn, så har de parallelt med dette fremhevet viktigheten av lokale forhandlinger som element i den totale lønnsdannelsen. Tariffavtalen for redningsmennene i Bristow er en normal lønnsavtale. Det innebærer at frontfagets ramme må fylles i de sentrale forhandlinger, se f. eks sak 2/2022. Dette ble også av Rikslønnsnemnda tillagt vekt:

Det kan i denne sammenheng nevnes at en betydelig del av lønnsfastsettelsen for flyteknikerne forhandles lokalt.

TEKO-tillegget er beregnet for å kompensere for manglende lokale forhandlinger, men krone-beløpet er basert på en annen gjennomsnittslønn enn det denne bedriftsinterne tariffavtalen for redningsmenn har. Dette står i motsetning til øvrige normal lønnsavtaler, som tradisjonelt har en lavere gjennomsnittslønn enn TEKO. Dette gjør at TEKO tillegget, tradisjonelt i tilstrekkelig grad, kompenserer manglende lokale forhandlinger. For øvrig kan det påpekes at det er hjemmel for lokale forhandlinger også på TEKO i industriovertenskomstens TEKO del § 3-1.

Det er heller ikke lagt inn noen regulering for avtaleåret 2025, der frontfaget ble regulert med 4,4%. Jeg kommer nærmere tilbake til dette under punkt 9.3.

Slik Parat oppfatter det, vil påstanden til NHO derfor innebære at redningsmennene i Bristow får en lavere lønnsvekst enn det som følger av frontfagsrammen for 2024. Et oppgjør på linje med frontfaget innebærer at lønnsveksten holder seg på det prosentvise rammeanslaget.

Frontfagsoppgjøret 2024

Frontfagsoppgjøret i 2024 hadde en ramme på 5,2 %. Det ble gitt et generelt tillegg på 7 kroner, og ytterligere kr 3,50 til arbeidstakere omfattet av Industriooverenskomstens TEKO-del. Totalt kr 10,50 per time.

Disse tilleggene ble gitt med virkning fra 1. april 2024, og ble anslått til å koste 2,2 %.

Et tillegg på kr 10,50 fra 1. april 2024 til redningsmennene i Bristow, vil ikke tilsvare en kostnad 2,2 % på overenskomstområdet. Det vil være lavere, og gir derfor ikke uttrykk for at oppgjøret er i samsvar med frontfagets ramme.

Det er frontfagets ramme som er normgivende, slik det fremkommer i NOU 2013:13, ikke kronebeløpene eller innretningen på disse eller hva partene har blitt enige om når det gjelder fordelingen mellom lokale og sentrale tillegg.

Dette kommer også til uttrykk i flertallets merknader i Rikslønnsnemnda i sak 3/1992:

Disse medlemmer har i denne tvist funnet grunn til å se nærmere på hva forslaget vil gi i årslønnsvekst spesielt for hjelpepleierne, jf. nærmere i avsnitt 4.2 foran. Som det fremgår av beregningene der vil meklingsforslaget, som er KS' tilbud i den aktuelle tvist, innebære en årslønnsvekst på 2,4 prosent for hjelpepleierne (forutsatt at overhenget for hjelpepleierne er lik gjennomsnittet forøvrig). Hvis man legger til den lønnsglidning som er anslått av Riksmeklingsmannen, omlag 0,2 prosent, vil årslønnsveksten for hjelpepleierne i KS' tilbud ligge godt under 3 prosent, som er den anbefalte maksimale lønnsvekst fra Regjeringens side ved dette og kommende inntektsoppgjør.

Også i sak 3-2025 vurderes rammen til frontfaget:

Rikslønnsnemndas nøytrale medlemmer mener at frontfaget som sådan ikke setter rammer for hva som skal fordeles sentralt og lokalt. I denne saken er det flere hensyn som gjør seg gjeldende. De nøytrale medlemmene mener at det er viktig å sikre arbeidstakernes lønnsutvikling etter overenskomst nr. 595 Det skal nevnes at det i 2023 ikke ble gitt lavlønns tillegg på dette tariffområdet og at lønnsutviklingen lokalt var varierende. Disse medlemmene mener derfor at det skal gis et sentralt tillegg som strekker seg mot rammen i frontfaget på 5,2 %. (egen understrekning).

Hvis det skal vurderes hvor mange kroner frontfagsrammen gir for på denne bedriftsinterne normallønnsoverenskomsten for redningsmennene i Bristow, må det etter Parats oppfatning gjøres en konkret vurdering av hva kronetillegget utgjør på avtaleområdet.

På de fleste andre tariffområder vil det å gi frontfagets kronebeløp i de sentrale forhandlinger føre til at det er mer på glidningen – med andre ord mer til lokale forhandlinger – hvis virksomhetens økonomi gir rom for det. Fordi det ikke er lokale forhandlinger, bør imidlertid ikke frontfagets

fordeling av sentrale og lokale tillegg komme til anvendelse for dette området, og kronetillegget bør således fylle hele rammen.

Den gjennomsnittlige årslønn på overenskomstområdet er av NHO oppgitt til å utgjøre 933 577 kroner.

Det er som nevnt, kun dersom 1. januar legges til grunn som virkningstidspunkt, at kroner 10,50 gir en kostnad på 2,2 %. Dersom denne kostnadsberegningen for det generelle tillegget skal legges til grunn, må overhengsbetraktninger holdes utenfor slik det er tradisjon for å gjøre på de bedriftsinterne NHO-avtalene for besetningsmedlemmer i luftfarten.

Utgangspunktet er at det heller ikke har vært tradisjon for de bedriftsinterne avtalene i luftfarten å beregne glidning. Hvis overenskomstområdets glidning på 1,1 % legges til grunn gir frontfagets ramme rom for ytterligere tillegg. Glidning og sentralt tillegg på 2, 2% vil da gi en ramme på 3,3 %, altså flere prosentpoeng underfrontfagets 5, 2%.

Helårsvirkning kroner 10,5 i sentralt tillegg		Ramme	Virkningsdato	Pr. år	I år
Generelle tillegg	kr 10,50	2,2 %	01.jan	kr 20 475,00	kr 20 475,00
Glidning		1,1 %			
Ramme		3,3 %			
Gjennomsnittslønn	kr 933 577,00				

Dersom det skal anvendes overheng, må kostanden på tariff tilleggene reduseres. Overenskomsten hadde virkningsdato fra 1. oktober 2024, så kostnaden av 10, 50 kroner er kun 0,55 % i 2024. Dette gir en ramme på 3,2 % med det som antas som overenskomstens overheng, og oppgitte glidning.

Virkning fra 1. oktober 10,5 i sentralt tillegg		Ramme	Virkningsdato	Pr. år	I år
Overheng		1,6 %			
Glidning		1,1 %			
Generelle tillegg	kr 10,50	0,5 %	01.okt	kr 20 475,00	kr 5 118,75
Ramme		3,2 %			
Gjennomsnittslønn	kr 933 577,00				

Dersom frontfagets virkningsdato den 1. april 2024 skal være utgangspunktet for beregningene, gir dette en kostnad på tariff tillegg som utgjør 1,6 %.

Virkning fra 1. april 10,5 i sentralt tillegg		Ramme	Virkningsdato	Pr. år	I år
Overheng		1,6 %			
Glidning		1,1 %			
Generelle tillegg	kr 10,50	1,6 %	01.apr	kr 20 475,00	kr 15 356,25
Ramme		4,3 %			
Gjennomsnittslønn	kr 933 577,00				

Med utgangspunkt i at det kunne vært avtalt virkning fra 1.4 i henhold til frontfaget, innebærer et oppgjør i samsvar med frontfagets ramme for 2024 på 5, 2% likevel at det må det gis 16 kroner per time (31 200 kroner i året).

Virkning fra 1. april 16 kr i sentralt tillegg		Ramme	Virkningsdato	Pr. år	I år
Overheng		1,6 %			
Glidning		1,1 %			
Sentralt tillegg	kr 16	2,5 %	01.apr	kr 31 119,23	kr 23 339,43
Ramme		5,2 %			
Gjennomsnittslønn	kr 933 577,00				

Frontfagsoppgjøret i 2025

Slik påstanden til NHO er utformet, skal avtalen utløpe i 2026. I avtaleperioden 2024 til 2026, ble det gjennomført to oppgjør i frontfaget. Hovedoppgjøret og mellomoppgjøret. Et oppgjør som følger frontfaget, må derfor inkludere begge disse elementer.

Denne overenskomsten er en avtale uten egen mellomårsregulerings klausul, i motsetning til NHO sine andre avtaler, og særskilt frontfaget. Partene som reviderer avtaler for besetningsmedlemmer, har tradisjon for å avtale lønn for alle år i avtaleperioden under hovedoppgjøret.

Skal avtalens varighet settes til en to-årsperiode, og frontfagsrammen følges, må det også tas hensyn den økonomiske rammen som ble resultatet av frontfagsoppgjøret i 2025.

I motsatt fall blir det annet hvert år et etterslep i lønnsutviklingen som må tas igjen. Det er dette mellomårsreguleringen i frontfaget er ment å motvirke.

Mellomoppgjøret hadde en ramme på 4,4 % i 2025, noe som sammen med oppjøret for 2024 må legges på lønnstabellen også for denne bedriftsinterne tariffavtalen for redningsmenn i Bristow. Virkningsdato vil da være 1. april 2025.

Med tilsvarende beregning som ovenfor, som tar utgangspunkt i det vi oppfatter som overenskomstområdets glidning og overheng, fører dette til at det må tilkomme kroner 11 mer per time fra 1. april 2025. Det utgjør 21 450 kroner i året.

Virkning fra 1. april		Ramme	Virkningsdato	Pr. år	I år
Overheng		1,6 %			
Glidning		1,1 %			
Sentralt tillegg	kr 11,00	1,7 %	01.apr	kr 21 450,00	kr 16 087,50
Ramme		4,4 %			
Gjennomsnittslønn	kr 964 777,00				

Frontfagets avtaleutløp må legges til grunn for det tilfellet at frontfagets ramme avsendes

Et utløp pr. 30. september 2026 vil innebære at det vanskelig kan trekkes paralleller fra frontfaget fordi overheng- og kostnadsbetraktninger da ikke blir parallelle. Dersom frontfagets ramme og system ellers skal legges til grunn, anføres det at også frontfagets utløpstidspunkt for industriarbeidere, den 31. mars 2026, må legges til grunn. Dette samsvarer også med øvrige arbeideravtaler i NHO.

4.2 NHO Luftfart/NHO skriver i kommentar 4. juni 2025:

Overenskomstene for redningsmenn

Overenskomstene for redningsmenn innen luftfart er ikke parallelle. F.eks. så har Styrke i LO med NHO Luftfart/NHO en vertikal overenskomst, overenskomst for helikopter service – trafikkpersonell nr. 388, som omfatter redningsmenn samt andre stillingskategorier i bransjen. Dette er ikke en bedriftsvis overenskomst, men en bransjeavtale hvor flere bedrifter går på samme avtale. Også redningsmenn i konkurrerende bedrift til Bristow Norway AS, er på samme overenskomst. Styrke overenskomsten er en minstelønnsavtale, og har helt ulike bestemmelser sammenlignet med Overenskomsten for redningsmenn i Bristow. Parat/YS har en kopiavtale av denne, nr. 610, men hvor omfanget er kun redningsmenn. Videre er det en redningsmannsavtale i Norsk Luftambulans nr. 573 med Parat/YS og NHO Luftfart/NHO som er en bedriftsavtale tilpasset luftambulans helikopter-virksomheten i bedriften.

Overenskomsten for redningsmennene i Bristow er en normallønnsavtale og er i tillegg tilpasset spesifikt til selskapet siden den kun gjelder en bedrift.

Overenskomsten har siden den ble til i 2018 blitt forhandlet selvstendig med egne tariff-forhandlinger, meklinger og resultat. Hadde den vært en blåkopi eller parallellavtale hadde dette vært annerledes. Det har ikke under tidligere tariffoppgjør vært praksis for overenskomstområdet 577 å legge til grunn resultatet fra andre overenskomst-områder herunder avtale 388 og 573. Hvis det for oppgjøret 2024 skal legges til grunn, må det skje gjennom enighet mellom partene. Det foreligger per dags dato ingen slik enighet. Parat sin henvisning til resultatet i nemdas sak i 5-2024

fordi det foreligger “parallellavtale” kan ikke tas til følge. Der var det på side 10 nest siste avsnitt anført av LO/Fagforbundet at tariffavtalen var en blåkopi av en Virke avtale, noe de vel heller ikke fikk medhold i.

Normallønnsavtale

Overenskomsten for redningsmenn i Bristow er en normallønnsavtale som fastsetter konkrete lønnssetninger i tariffavtalen som redningsmennene omfattes av. Det betyr at det ikke er rom for lokale lønnsforhandlinger idet lønnen er avtalt sentralt og gjelder likt for alle. Dette gir forutsigbarhet og likhet, men mindre fleksibilitet for individuelle eller lokale tilpasninger. Normallønnsavtaler med lønnsstiger med mange ansiennitetsstiger er mye benyttet for flyvende personell. Det er også normallønnsavtaler i en del andre bransjer. Overenskomsten for redningsmenn i Bristow har ikke hatt 2. års reguleringsklausul, og er ikke omfattet av mellomoppgjørene, heller ikke mellomoppgjøret i 2025.

Minstelønnsavtale

En minstelønnsavtale fastsetter et lønnsnivå, altså en minste tillatte lønn. Lokale parter kan så forhandle om høyere lønn basert på de fire kriteriene kompetanse, erfaring, ansvar og bedriftens økonomi. Dette gir større fleksibilitet. Det er vanlig å ha 2. års reguleringsklausul slik at minstelønnsavtalene omfattes av mellomoppgjørene.

Ut fra Parat sine anførsler benytter de det som et argument at Overenskomst for redningsmenn i Bristow er en normallønnsavtale og at man på dette avtaleområdet ikke har mulighet å få mer enn det som avtales sentralt fordi det ikke gjennomføres lokale forhandlinger som i minstelønnsavtaler. Derfor mener de det er urimelig hvis Rikslønnsnemnda ikke kommer til at det skal gis mer sentralt, selv om de får normallønnstillegget fra frontfaget. Parat har også fordeler ved at dette ikke er en bransjeavtale med lokale lønnsforhandlinger. Parat har et pressmiddel når de forhandler med Bristow ved at hvis de ikke er fornøyd så kan de mekle og gå til streik i bedriften, mens det ikke er tilfellet ved lokale lønnsforhandlinger. Ved lokale lønnsforhandlinger blir arbeidsgivers siste tilbud lagt til grunn hvis man ikke kommer til enighet, og det er ingen streikerett.

Tariffoppgjøret for redningsmennene i Bristow er en del av hovedoppgjøret for 2024

Parat har innledningsvis under “Saken gjelder” skrevet arbeidstvist i forbindelse med “tariffrevisjon 2024 og 2025”.

Overenskomsten har utløp 30. september 2024, og er omfattet av hovedoppgjøret for 2024 og frontfaget. Denne overenskomsten er ikke en del av mellomoppgjøret i 2025. Den har ikke mellomårsklausul og er ikke omfattet av protokollen fra mellomoppgjøret.

Redningsmenn er en annen stillingskategori enn piloter

Det henvises flere steder til pilotavtalen og oppgjøret der.

Redningsmenn er en annen stillingskategori enn piloter. Redningsmenn blir primært rekruttert fra ambulanseyrket eller sykepleiere med erfaring og interesser innenfor redning, Røde Kors og klatring. Disse må oppfylle kravene i Nasjonal standard for Redningsmenn, og ha autorisasjon som helsepersonell. Det vil si bestått fagutdanning som ambulansearbeider eller høyskoleutdanning som sykepleier, Nasjonal Paramedic eller bachelor i prehospitalt arbeid/paramedisin. Det kreves

minimum to års relevant prehospital erfaring. Disse kvalifikasjonene gjelder redningsmenn ansatt etter 1.1.2011. I tillegg så må redningsmenn i selskapet møte fysiske og operative krav i forbindelse med seleksjon og resertifisering.

Parats pkt. om grunnlaget for tvungen lønnsnemnd mv.

Her vises til NHO Luftfart anførsler/svar på dette i det først skriftlige innlegget. For øvrig vises det til beskrivelse i Prop. 65 L.

Tilbudet til arbeidsgiver under forhandlingene

Parat anfører at lønnstilbudet gitt fra arbeidsgiver under forhandlingene ligger over frontfagets normgivende ramme.

Frontfaget er rammen for hovedoppgjøret i 2024, med en varighet på to år. Arbeidsgiver forsøkte under forhandlingene å få til en forhandlingsløsning med en tariffavtale med en lengre varighet, på tre år, og hvor man innfridde enkelte krav. Det har en verdi for arbeidsgiver hvis en kan få lengre "fredstid" og forutsigbarhet med en slik løsning. Arbeidsgiver strakk seg svært langt i forhandlingene som et forsøk på å komme frem til en forhandlingsløsning og unngå en konflikt, noe som det gode tilbudet viser.

Det er taushetsplikt om det som ble sagt eller foreslått under mekling.

Parat sitt lønnskrav sendt per e-post under streiken er høyere enn tilbudet til NHO Luftfart, 1 % høyere første år. I påstanden til Parat nedlagt i det siste skriftlige innlegget gis lønnskravet tilbakevirkende kraft til 9. mars 2024. Videre er det en rekke andre kostnader som fortsatt er med som kommer i tillegg. Kravet til § 13.4.1 er endret og noe redusert. Dagens overenskomst har "Offshore stasjonering kompenseres med kr. 800 pr. døgn." Overskriften endres nå fra "Offshore tillegg" til "SAR tillegg" mens satsen på kr. 800 per døgn beholdes. Dette vil gjøre om tillegget på kr. 800 per døgn slik at det vil fungere som et rent lønnstillegg, da det er SAR tjeneste redningsmennene utfører. Med det er Parat slik NHO Luftfart forstår det selv enige i at kravet deres er over frontfagets ramme.

Beregningene som bedriften har gjort av Parats krav står man ved. To av kravene hadde hver en kostnad på 8,3 %, i tillegg til lønnskravet samt andre krav med kostnader, glidning og overheng. Det er ikke riktig at bedriften har fraveket denne beregningen.

En redningsmann i Bristow Norway AS tjener i gjennomsnitt kr. 933.577 med faste tillegg. En slik lønnsøkning som kreves ville innebære et lønnsløft man mener det ikke er grunnlag for i henhold til frontfagets ramme og heller ikke i henhold til virksomhetens økonomi.

Videre har Parat avvist NHO Luftfarts løsningsforslag der de punktene man innvilget var del av en helhetlig løsning av interessedvisten. 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 slik som følger av Parat sin nedlagte prinsipale påstand. Det vises i denne sammenhengen 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 interesselvisten 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 mulighet å oppnå enighet om"

Det følger av lønnsnemndsloven § 2, 2. ledd at en avgjørelse av Rikslønnsnemnda har samme virkning som en tariffavtale. I lov av 29.04.25 om lønnsnemnds-behandling § 1 at Rikslønnsnemnda skal avgjøre arbeidstvisten i forbindelse med revisjonen av overenskomsten. For å kunne avgjøre den aktuelle tvisten må nemnda ha den samme kompetansen som partene til å fastsette innholdet i tariffavtalen. 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 praksis, med å ikke vedta endringer som partene ikke selv har blitt enige om, legges til grunn.

Om Parat sin prinsipale påstand

Det følger av det skriftlige innlegget at Parat sin prinsipale påstand bygger på et krav som de sendte til NHO Luftfart på e-post den 19. februar 2025, etter de hadde brutt i meklings og streiken var et faktum. Det som er viktig å merke seg er at dette ikke er noe som er diskutert som en del av en forhandlingsløsning, men det er sendt etter det har blitt konflikt. De kommer med et endret krav som ikke har vært tema under forhandlingene.

Det er også noen endringer som er gjort hvis man sammenligner kravet som Parat sendte på e-post etter det var streik med den prinsipale påstanden som Parat nå nedlegger i det siste skriftlige innlegget.

For det første gjelder det lønnskrevet. I påstanden om 3-årig lønnskrevet, er det første året satt til 6 % økning med virkning fra 9. mars 2024. Siden tariffavtalen først løp ut den 30. september 2024, gis lønnskrevet her tilbakevirkende kraft. Dette er nytt. Dette ser man også i punkt 1.1.2, varigheten på tariffavtalen kreves tilbakevirkende fra 9. mars 2024 til 30. september 2027. Dette stemmer heller ikke med punkt 3. i det skriftlige innlegget, hvor det står at det skal ta utgangspunkt i at generelle tillegg skal gis fra gjenopptakelsen av arbeidet. Det var 9. mars 2025.

Videre er merknaden til forhandlingsprotokollen endret i forhold til det Parat sendte under streiken, det er i påstanden tilføyd "uten avtale mellom de lokale parter".

NHO Luftfart anfører at Rikslønnsnemnda må fastsette et resultat for tariffoppgjøret 2024 mellom Parat/YS og NHO Luftfart/NHO i tråd med resultatet fra frontfagsoppgjøret. NHO Luftfart anfører at rammen fra frontfaget på 5,2 % legges til grunn i sak 1/2025, og at det generelle tillegg på kr. 7 per time og normallønnstillegget på kr. 3,50 per time gis til alle arbeidstakere omfattet av overenskomsten fra tidspunktet da arbeidet ble gjenopptatt 9. mars 2025. Det foreligger ingen særskilte grunner til å fravike frontfagsnormen.

NHO og NHO Luftfart forsvare at modellen fortsatt skal være styrende for den samlede lønnsutviklingen i privat og offentlig sektor. Vi anser det som viktig å holde på frontfagsmodellen for 2024 med en norm som estimerte årslønnsvekst for industri-arbeidere i 2024 til å være 5,2 prosent og består av følgende elementer:

Generelt tillegg (7 kr pr time (samt 3,50 kr pr time i normallønnstillegg mv.) = 2,2 %

Overheng = 1,6 %

Lønnsglidning = 1,4 %

Totalt = 5,2 %

I frontfaget ble resultatet kr 7 i generelt tillegg pr time samt kr 3,50 i "Teko-tillegg" per time som er normallønnstillegg, til sammen kr. 10,50 per time.

Det vises til Riksmeklers møtebok i sak 2024-002 og NHO og LOs vurderinger av rammen av 1. april 2024, lagt ved NHO Luftfart sitt første skriftlige innlegg.

Det nedlegges samme påstand som i det første skriftlige innlegget.

Om Parat sin subsidiære påstand

Parat anfører at Overenskomsten for redningsmenn nr. 577 i tillegg til hovedoppgjøret for 2024 er omfattet av resultatet fra mellomoppgjøret i 2025. Det er overenskomsten ikke, jf. at Overenskomst for redningsmenn i Bristow Norway AS, nr. 577, er en normallønnsavtale som ikke har "2. års klausulen" som de som er omfattet av mellomoppgjøret har. Dette stemmer også med enighet mellom NHO og YS om hvilke overenskomster som er omfattet av mellomoppgjøret 2025, se Riksmeklers møtebok i sak 2025-004 av 31. mars 2025.

Hvis man skulle komme til at de var omfattet av mellomoppgjøret 2025, ville de i nemnda komme bedre ut enn hvis det ikke hadde vært streik.

Videre anfører de at de etter Frontfagets ramme for 2024 skal ha kr. 16 per time. Som redegjort for er det ikke kr. 16, men kr. 10,50 per time som følger av frontfaget.

5 Rikslønnsnemndas merknader

Saken gjelder fastsettelse av ny tariffavtale for redningsmenn i Bristow Norway AS (overenskomst nr. 577) mellom NHO/NHO Luftfart/Bristow Norway AS på den ene siden og YS/Parat/Bristow Norway Redningsmannsforening (BNR) på den andre. Etter det opplyste omfatter overenskomsten 21 redningsmenn.

YS/Parat/BNR har ikke reist innsigelser mot Rikslønnsnemndas kompetanse, men har anført at lovvedtaket bygger på feil faktum, og at dette må få betydning for nemndas vurderinger.

Rikslønnsnemndas nøytrale medlemmer viser til at det er sikker praksis for at nemnda ikke tar stilling til lovvedtakets gyldighet, jf. sak 5/2024 med videre henvisninger. Dette kan ikke stille seg annerledes for lovvedtakets faktiske grunnlag.

YS/Parat/BNR har prinsipalt nedlagt påstand om prosentvise tillegg til lønnstabellen og til dels omfattende endringer for øvrig, inkludert endring og økning av tillegg og godtgjørelser. Påstanden er knyttet til at overenskomsten får en varighet på tre år, noe partene forhandlet om før det ble brudd. Fra arbeidsgiversiden ble det under forhandlingene også fremsatt tilbud om prosentvise tillegg til lønnstabellen, og en rekke av de øvrige krav fra Parat ble innfridd. Fra arbeidsgivers side ble det vist til at bedriften ønsket en treårig avtale, men at det uansett var noen krav som ikke kunne godtas.

De nøytrale medlemmene bemerker at det under forhandlinger og mekling vil kunne komme innspill med sikte på å finne en helhetlig løsning på konflikten. Disse medlemmene kan ikke se at tilbud og

mulig enighet om enkeltelementer kan legges til grunn eller ses hen til i Rikslønnsnemndas vurdering nå, jf. sak 1/2014 side 29–30.

Den økonomiske rammen i den prinsipale påstanden fra YS/Parat/BNR overstiger klart rammen i frontfaget, samt at den også inkluderer en rekke andre elementer og endringer. Dette må finne sin løsning gjennom forhandlinger mellom partene. Det samme gjelder for spørsmålet om overenskomstens varighet skal forlenges eller forkortes, jf. den subsidiære og den atter subsidiære påstanden fra YS/Parat/BNR.

De nøytrale medlemmene mener at lønnstillegg må fastsettes med utgangspunkt i frontfagsrammen for lønnsoppgjøret, og disse medlemmene kan ikke se at det foreligger spesielle hensyn som kan begrunne at det gjøres unntak fra dette utgangspunktet. Rammen for frontfaget for 2024 var på 5,2 %.

NHO/NHO Luftfart/Bristow Norway AS har nedlagt påstand om at det gis et generelt tillegg på 7 kroner og normallønnstillegg på 3,50 per time – til sammen 10,50 kroner. Dette utgjør et tillegg på 20 475 kroner på lønnstabellen.

De nøytrale medlemmene kan ikke se at et slikt kronetillegg vil gi en lønnsutvikling i tråd med rammen for frontfagsoppgjøret. Overenskomsten er en normallønnsavtale, og partene er enige om at gjennomsnittslønnen for redningsmenn i 2024 var 933 577 kroner. Beregning av lønnstillegget vil etter de nøytrale medlemmenes syn måtte ta utgangspunkt i dette lønnsnivået. Med unntak av YS/Parat/BNRs prinsipale påstand som ikke fører frem, jf. ovenfor, har begge parter nedlagt påstander om kronetillegg.

De nøytrale medlemmene har derfor kommet til at lønnstillegget skal fastsettes som et kronetillegg på lønnstabellen.

Det følger videre av påstanden fra arbeidsgiversiden at det ikke skal skje ytterligere lønnsjustering frem til overenskomsten utløper 30. september 2026. De nøytrale medlemmene bemerker at dette vanskelig vil sikre en lønnsutvikling i tråd med frontfaget. Det er riktignok ingen mellomoppgjørsklausul eller mellomårsforhandling i overenskomsten som utløp 30. september 2024, men overenskomsten hadde én lønnstabell for perioden fra 1. april 2022 til 31. mars 2023, og én tabell med høyere årslønnsseter for perioden fra 1. april 2023 til 30. september 2024. Siden partene i overenskomsten hadde fastsatt en økning i løpet av overenskomstperioden, har de nøytrale medlemmene komme til at det skal gis ytterligere et lønnstillegg med utgangspunkt i rammen for frontfaget på 4,4 % for oppgjøret i 2025 med virkning fra 1. april 2025. Det vil gi en lønnsutvikling på linje med frontfagsrammen.

Det skal etter dette fastsettes lønnstillegg på alle trinn i lønnstabellen inntatt som bilag 1 til overenskomsten.

Som nevnt hadde redningsmenn i Bristow i 2024 en gjennomsnittslønn på 933 577 kroner. Partene er enige om at glidningen på dette overenskomstområdet er på 1,1 % per år, og at overhenget er 1,6 %. Størrelsen på det første tillegget er fastsatt med utgangspunkt i frontfagsrammen på 5,2 %, og at det får virkning fra 9. mars 2025. De nøytrale medlemmene legger samme glidning og overheng til grunn også for lønnsutviklingen i 2025 hvor rammen for årslønnsveksten i frontfaget er 4,4 %.

Rikslønnsnemndas nøytrale medlemmer har på dette grunnlaget kommet til at det skal gis et årlig lønnstillegg på alle lønnstrinn med 30 000 kroner per 9. mars 2025, og ytterligere 21 450 kroner per 1. april 2025.

Det er en sikker praksis i Rikslønnsnemnda for at virkningstidspunktet for nemndas avgjørelser settes til arbeidets gjenopptakelse. Streiken ble avsluttet 9. mars 2025. Rikslønnsnemndas nøytrale medlemmer finner ikke grunnlag for å fravike tidligere praksis. Virkningstidspunktet settes etter dette til 9. mars 2025.

Medlemmene Nymoen, Lahnstein og Claudi slutter seg til de nøytrale medlemmers vurdering og resultat.

Medlemmet Kambestad har tatt dissens og viser til at:

Det er grunnleggende at lønnsdannelsen skal skje i forhandlinger mellom partene, og nemnda må ved sin avgjørelse av interessetvisten ta hensyn til forhandlingsretten som en grunnleggende rettighet som er nedfelt i flere traktater Norge er forpliktet av.

Når de faste medlemmene viser til Rikslønnsnemndas sa 1/2014 som argument for at avgjørelsen må følge frontfaget, er dette ikke treffende. Nemnda ga i sak 1/2014 kun uttrykk for det opplagte at partene ikke vil kunne «påberope seg bundethet vedrørende enkeltelementer som det tilsynelatende hadde vært mulig å oppnå enighet om», før den uten annen begrunnelse enn at «Tarifforhandlingssystemet i Norge bygger på den såkalte frontfagsmodellen» legger oppgjøret i frontfaget som mal for avgjørelsen.

Ved en tvungen lønnsnemnd griper staten inn i partenes avtaleautonomi. Nemnda må ta utgangspunkt i denne situasjonen. Det er en konkret tvist som skal løses, og nemnda må ta utgangspunkt i den konkrete forhandlingssituasjonen, herunder partenes forhandlingsposisjon slik den kom til uttrykk på tidspunktet for statens inngripen. Dette er best i overensstemmelse med nemndas overordnede oppgave, som er å løse en interessetvist mellom partene, der det er naturlig å ta utgangspunkt i partenes interesser slik de har kommet til uttrykk i forhandlingssituasjonen. En slik tilnærming er også best i overensstemmelse med et prinsipp om minst mulig inngrep i partenes autonomi, og en slik tilnærming hensyntar den kritikken Norge har fått i en rekke avgjørelser fra ILOs organisasjonskomité, senest ved uttalelse offentliggjort 14. juni i år i tilknytning til lærerstreiken som ble avsluttet med tvungen lønnsnemnd høsten 2022. ILO gjentar tidligere kritikk mot Norges bruk av tvungen lønnsnemnd for å avslutte lovlige streiker, og forventer at staten i samråd med partene i arbeidslivet finner løsninger som kan redusere bruken av tvungen lønnsnemnd.

Slik dette medlemmet ser det, er det ikke rettslig grunnlag for å benytte frontfagsmodellen som en tvangstrøye for nemndas avgjørelse. Foruten å ta hensyn til partenes interesser slik de har kommet til uttrykk mens partene var i forhandlingsposisjon, kan Rikslønnsnemnda se hen til frontfagsoppgjøret, men må også ta hensyn til andre forhold: bedriften og bransjen, oppgjøret i sammenlignbare tariffavtaler, sannsynlig utfall av konflikten dersom den ikke hadde blitt avbrutt ved tvungen lønnsnemnd – og hva som er en rimelig løsning av den konkrete tvisten.

Det må også tillegges en viss vekt at statens stansing av streiken skjedde på et sviktende faktisk grunnlag. Uttalelsen fra Luftfartstilsynet i e-post 11. mars 2025 innebærer ikke at

driftsgodkjennelsen var trukket tilbake, og sett hen til ILOs gjentagende kritikk av Norges praksis med bruk av tvungen lønnsnemnd er det påfallende at staten griper inn før det er absolutt nødvendig.

Når de nøytrale medlemmer ikke finner å kunne legge Parats prinsipale påstand til grunn, må det videre understrekes at en avtale med varighet utover et år, er et unødvendig inngrep i forhandlingsstreikeretten etter EMK art 11, og ILO konvensjonen nr. 87. Overenskomsten inneholder ingen reguleringsbestemmelse for 2. avtaleår, og partenes dialog om en avtale på tre år, viser at dette er et avtaleområde der avtalens varighet er avhengig av hva partene ellers kommet til enighet om. Det er derfor et uforholdsmessig inngrep at Rikslønnsnemndas kjennelse fører til at partenes rett til å forhandle og streike avskjæres mer enn for et lønnsoppgjør. Dette bør særlig være tilfelle når det faktisk grunnlaget for tvungen lønnsnemnd er svakt.

Med den løsningen de nøytrale medlemmene har landet på, er det heller ikke grunnlag for å sette utløpsdatoen til 30. september 2026. Arbeideravtaler har tradisjonelt utløp 31. mars eller 30. april. At avtalens varighet ble satt til 30. september i 2024, må sees i sammenheng med det innhold partene ellers kom til enighet om under oppgjøret i 2022. Det normale utløp på denne avtalen var ellers 31. mars.

Medlemmet Svendsen slutter seg til merknadene og synspunktene fra Kambestad.

III Slutning

1. Overenskomsten for redningsmenn i Bristow Norway AS mellom YS/Parat/Bristow Norway Redningsmannsforening og NHO/NHO Luftfart/Bristow Norway AS nr. 577 gjøres gjeldende fra 9. mars 2025 til og med 30. september 2026. Årstall i overenskomsten § 20 endres.
2. Fra 9. mars 2025 gis et lønnstillegg på 30 000 kroner som legges på årslønn i lønnstabell, bilag 1 til overenskomsten, kolonne «1. april 2023 til 30. september 2024».
3. Fra 1. april 2025 gis et lønnstillegg på 21 450 kroner på årslønnen i lønnstabellen, jf. slutningen punkt 2 ovenfor.
4. Tilleggene gjøres ikke gjeldende for ansatte som har sluttet i virksomheten i tiden før Rikslønnsnemndas kjennelse foreligger.

Kjennelsen er signert elektronisk