

RIKSMEKLERENS MØTEBOK

i sak 2013-014 mellom

Parat
på den ene side

og

NHO Luftfart
på den annen side

vedrørende Pilotavtalen, avtalenr. 495

Den 1., 2., 3. og 4. november 2013 ble det avholdt meklingsmøter i Riksmeklerens lokaler i Grensen 3, Oslo under ledelse av riksmekler Nils Dalseide. Observatører Kine Steinsvik og Bjørn Lillebeigen.

Til stede for partene:

Parat:

Christen Horn Johannessen, Halvor Vatnar, Alexander Tinholt, Anders Storm Kopstad, Oddbjørn Holsether, Thore Selstad Halvorsen, Kjell Rego, Alf Hansen, Turid Svendsen, Trond Torgersen og Hans-Erik Skjæggerud

NHO Luftfart:

Odd Nymoen, Torbjørn Lothe, Ragne Eikrem, Asgeir Nyseth, Geir Steiro, Gudmund Taraldsen, Gunnar Martinsen, Frode Berg, Frode Foss, Tonje Lyssand Vadseth, Tomas Hesthammer, Fredrik Øygard, Krister Aarnio, Tarjei Thorkildsen, Ebba Walberg Snygg, Maria Moberg, Anne-Sissel Skånvik og Bjørn Kjos.

Det ble fremlagt:

1. Melding om plassoppsigelse fra Parat, mottatt 14. oktober 2013.
2. Riksmeklerens forbud mot arbeidsstans, datert 14. oktober 2013.
3. Parats begjæring om at meklingen avsluttes, datert 30. oktober 2013.
4. Diverse dokumenter.

Meklingen fant sted i fellesmøter og særmøter.

Under meklingen nådde partene – med meklerens mellomkomst – fram til en forhandlingsløsning. Enighetsprotokoll er vedlagt møteboka som vedlegg 1.

Meklingen ble avsluttet kl. 09.15.


Nils Dalseide

Enighet **Norwegian Air Norway AS**

0.0 Avtalens intensjon:

Intensjonen med denne avtalen er å:

- Søke et godt samarbeid mellom NPU og Selskapet basert på gjensidig respekt og tillit
- Yte gjensidig fleksibilitet og smidighet.
- Søke optimal utnyttelse av personell.
- Optimalisere driften for å sikre bedriftens fremtid.
- Regulere arbeids- og tjenesteforhold mellom flygere, ansatte i Selskapet og arbeidsgiver utover det grunnlaget som finnes i det til enhver tid gjeldende lovverk.

Visjonen er å gjøre Selskapet til et unikt selskap i norsk luftfart der selskapet og ansatte i felleskap skaper en trivelig og fremtidsrettet arbeidsplass.

DEL I:

Som del I til denne avtale inngår den enhver tid gjeldende Hovedavtale mellom NHO og YS.

DEL II:

Denne avtale er inngått mellom NHO Luftfart / Næringslivets Hovedorganisasjon på den ene side, og Parat / YS på den annen side for piloter ansatt i Norwegian Air Norway AS med base i Norge.

0.1 Overenskomstens omfang og virkeområde:

Kollektivavtalen omfatter alle flygere som er ansatt i Norwegian Air Norway AS med baser i Norge.

Merk: gammel tekst strykes

Som følge av dette så innlemmes Produksjonsbilag Norge som del av overenskomstens hoveddel.

I det følgende kreves en gjennomgående endring i teksten slik at Norwegian er å forstå som NAN. Foruten at betegnelsene "NPF" endres til "NPU", "Norwegian" endres til "Selskapet" og "Den Ansatte" byttes ut med "Flygeren" i en del tilfeller, samt «flylege» eller «Luftfartsmyndighetene» er byttet ut med ord som «legenemnda», tilbys/kreves på denne bakgrunn følgende endringer:

§1 Tjenesteforhold:

Punkt 1 og 2 Slås sammen og erstattes med

"Flygere i Selskapet stiller sin erfaring og dyktighet til disposisjon for Selskapet og forplikter seg til å utføre all tjeneste som omfattes av tilsettingsforholdet og i samsvar med bestemmelsene i denne kollektivavtale."

Punkt 3 Tillegg til første setning

", samt gjennomgå nødvendige kurs som Selskapet pålegger for å kunne tjenestegjøre på flere AOCer der hvor det er aktuelt."

Punkt 5

"Luftfartstilsynets" byttes med "Luftfartsmyndighetenes"

Punkt 11 Andre setning endres til

"Den ansatte skal ikke gi noen opplysninger angående interne forhold i Norwegian Air Norway AS eller noe annet selskap i det konsernselskap som den ansatte måtte få informasjon om til uvedkommende, og Selskapet skal heller ikke gå ut med opplysninger om ansatte til uvedkommende."

§2 Stasjonering og Flyttebestemmelser:

Punkt 1 Endres til

"Denne avtale gjelder alle Selskapets baser i Norge (enhver referanse til base eller baser i denne kollektivavtale, er med henvisning til disse basene). Det skal være tilgjengelig Crewrom på alle baser."

Punkt 3

Ved eventuelt utestasjonering utarbeides det egen avtale mellom den den ansatte sammen med NPU og Selskapet.

Punkt 4

Utleie av den enkelte flyger utenfor konsernet skal være basert på frivillighet.

Punkt 5

§ 4 Lønn under sykdom

Presisering av tekst: Første setning: «Ved sykdom betales full lønn med faste tillegg i inntil ett år, forutsatt rett til refusjon fra NAV.»

§5 Ansiennitetsbestemmelser:

Punkt 1.3 fjernes (fødselsdato), kan evt erstattes med annen ikke-diskriminerende sorteringskriterium.

Punkt 3.6 ny

Personell som har sluttet i Selskapet for å arbeide i et annet selskap i Norwegian-konsernet, har fortrinnsrett til gjenansettelse som flyger i Selskapet. Ved gjenansettelse trer flygeren inn på lønnstrinn i henhold til innplasseringsreglene angitt i Bilag D.

§10 Reise- og diettbestemmelser:

Punkt 2 andre til femte avsnitt:

Disse avsnittene om hotellavtalen er partene enige om å gå igjennom i fellesskap som ferdigstilles innen 30.11.13.

§14 Varighet:

Denne avtale gjelder fra 4.11.13 til 31.10.14 og videre ett år ad gangen med mindre den av en av partene skriftlig sies opp med minst 2 - to – måneders varsel før utløpet av avtalen.

Ref dagens reguleringsklausul tas med.

Bilag A:

Punkt 1.4.4 endres:

«6» endres til «7» og henvisning endres til punkt 4.8.

Punkt 1.8 tekst tilføyes:

før underpunkt 1 og 2: «etter pilotens valg».

Etter underpunkt 2: «forutsatt ledig hotell i nærheten.»

Punkt 5

Begrenses til 2 møter pr år i forkant av større ruteendringer, samt etter behov fra en av partene.

Følgende setning tas ut av avtalen: «NPU's representant skal gis nødvendig opplæring på crewsystemet.»

Punkt 7 endres til

Trening programmeres på arbeidsdager. Dersom dette ikke lar seg gjennomføre skal bruk av fridag avtales med den enkelte pilot. Ved computer basert trening (CBT/WBT) skal egnede arbeidsstasjoner stilles til disposisjon av Selskapet. Arbeidsstasjonene skal stå i avlukke eller i stille rom og med headset tilkoblet.

Punkt 11 Endres

Tidligere lokal protokoll tas inn som del av bilag A. Gammel tekst strykes.
Oppsigelsesklausul strykes.

11.1 Ved sammenhengende Flight Duty Period (FDP) utover 5:30 timer uten spisepause, skal crewmat lastes eller tilbys via crewrom eller hotell. Ved sammenhengende arbeidstid over 10 timer uten spisepause, lastes 2 ganger crew mat ombord. En spisepause skal ikke være kortere enn 90 minutter fra block on til block off.

11.2 Ved Flight Duty Period på mer enn 5:30 timer, skal det programmeres med en (1) særskilt mulighet for inntak av næring/spisepause.

11.3 En særskilt mulighet for inntak av næring/spisepause er:

- 55 minutter eller mer planlagt bakkestopp fra Block On til Block Off dersom selskapet besørger crew mat, eller

- en flygning med minimum 15 minutter cruisefase (level flight) for én pilot, eller minimum 30 minutter cruisefase (level flight) for begge piloter.

11.4 Ved Flight Duty Period på mer enn 10 timer, skal det programmeres med to (2) særskilte muligheter for inntak av næring/spisepauser.

11.5 Ved forsinkelser som gir krav på crewmat nr. 2, kan Commander i samråd med besetningen, velge mellom å bestille lasting av ny crewmat, spise av mat fra catering-settet om bord, eller spise etter endt flyging og sende regningen til selskapet. Beløpet som refunderes, begrenses oppad til NOK 230 (30 EUR) pr pilot. For å unngå ytterlige forsinkelser, gis Commander myndighet til å bestille ekstra mat direkte fra cateringselskapet uten å gå gjennom OCC.

Punkt 12 tilføyes:

Extention skal vises på roster.

Bilag B

Selskapet frafaller anken i pensjonssaken og etablere en ytelsesbasert tjenstepensjonsordning i selskapet.

Hver part dekker sine egne omkostninger i høyesterettssaken.

Bilag D

Lønnstillegg på +0,75 %.

Bilag F:

Erstattes med:

- § 1 Med CVR menes et apparat som er i stand til å registrere lyder i cockpit, samt inn- og utgående radiotrafikk. En slik CVR skal ikke være sammenkoblet med annen utrustning.
- § 2 Informasjoner som tas fra CVR skal kun brukes som bidrag (supplement) til etterforskning av hendelser som blir gjenstand for undersøkelser.
- § 3 Med "hendelse" i henhold til § 2 menes en ulykke / et uhell i forbindelse med flygning som resulterer i:
 - 3.1 At uhellet kategoriseres som en alvorlig luftfartshendelse av luftfartsmyndighet, og derved blir gjenstand for undersøkelse av nasjonal havarikommisjon.
 - 3.2 At uhellet anses av selskapets flight safety department som gjenstand for intern undersøkelse i forhold til å finne ut om det er flysikkerhetsmessig gevinst ved å gjøre dette.
- § 4 Før en CVR avspilles i forhold til §3.1, skal angjeldende flyger(e) og NPU skriftlig underrettes om på hvilket grunnlag dette skal skje. Ved interne undersøkelser i forhold til §3.2, skal angjeldende flyger(e) og NPF samtykke i at dette gjøres.

Avlytting av CVR for analyse skal skje i nærvær av representanter for Norwegian Flight Operations og angjeldende flygere med eventuell bistand. Disse flygere og NPU skal motta kopier av alt relevant materiale.
- § 5 Alt materiale i forbindelse med analysen som omhandler §4 skal behandles konfidensielt av alle parter. Flygernes identitet må ikke nedtegnes på materialet. Materiale med avskrift/avspilling skal kun oppbevares så lenge det kreves av myndighetene.
- § 6 Opplysninger fra lydbåndet må ikke direkte eller indirekte brukes av Selskapet i disiplinærsaker mot en flyger. Det faktiske forhold at en hendelse har blitt

etterforsket, også ved avlytting av CVR i henhold til denne avtale, skal dog ikke hindre Selskapet fra å benytte disiplinærtiltak ifølge bestemmelsene og gjeldende avtaler.

- § 7 Materiale med innhold fra CVR må ikke brukes eller gjøres tilgjengelig av Selskapet for straffeforfølgning eller i sertifikatsaker såfremt dette ikke offisielt kreves av myndighetene med støtte i loven, og i så fall på en måte som beskytter flygeren i sivilrettslig henseende. Selskapet skal gjøre flygeren og NPU oppmerksom på at krav er fremsatt, før materialet blir gjort tilgjengelig for myndighetene. Flygeren og/eller dennes utnevnte representant(er) skal ha utlevert kopier av alt materiale som gjøres tilgjengelig for myndighetene.
- § 8 Ettersyn skal ikke innbefatte avspilling av tidligere opptak gjort i flyet. En test "transcription/playback" prosedyre skal brukes.
- § 9 Etter en hendelse i forhold til §3 har Selskapet myndighet til å deaktivere CVR med den hensikt å unngå overspilling av registreringer i det tidsrom en hendelse skjedde.
- § 10 I de tilfelle hvor opptak skal avspilles for analyse, skal CVR tas ut og en ny enhet innmonteres.
- § 11 Disse bestemmelsene er gyldige for flygere ansatt i Selskapets tjeneste, uavhengig av flyets registreringsland og/eller eierforhold.

Bilag G:

Erstattes med:

- § 1. FDR omfatter nåværende og fremtidige typer av registreringsapparater for flydata, men ikke utrustning for innspilling av lyd (voice).
- § 2. Informasjon som hentes fra FDR skal kun anvendes til følgende formål:
 - a) Statistisk analyse av representative parametre.
 - b) Statistisk analyse av overskredne operasjonelle normalgrenseverdier.
 - c) Spesiell analyse som bidrag til utredningen av en hendelse.
 - d) Spesiell analyse ved overskredne operasjonelle sikkerhetsgrenseverdier.
 - e) Spesiell analyse av spesielle tekniske hendelser iht § 6.
 - f) Spesiell analyse av spesielle operasjonelle program iht § 7.
 - g) Vedlikeholdsrutiner iht fastsatte prosedyrer.
 - h) Spesiell analyse av en flygning, etter skriftlig anmodning fra fartøysjefen.

§ 3. Definisjoner:

- 3.1 Med uttrykket "Statistisk analyse" menes i denne avtale at resultatet av slik analyse kan benyttes internt i selskapet til fremming av flysikkerhet, og at flygernes identitet ikke kan knyttes til fremhentede data.
- 3.2 Med uttrykket "Spesiell analyse" menes i denne avtale at flygernes identitet etter godkjenning av NPU kan knyttes til fremhentede data.
- 3.3 Med uttrykket "Normal grenseverdier" menes i denne avtale overskridelse av de terskelverdier som er definert i selskapets "Flight Data Monitoring" (FDM) program, og som ved overskridelse vil medføre at FDM events blir generert.
- 3.4 Med uttrykket "Overskredne operasjonelle sikkerhets grenseverdier" menes i denne avtale overskridelser av grenseverdier angitt av flyenes fabrikanter, og som medfører at vedlikeholdstiltak må gjennomføres.

§ 4. Med "hendelse" i henhold til § 2(c) menes en ulykke/uhell i forbindelse med flygning som resulterer i:

- 4.1 At uhellet kategoriseres som en alvorlig luftfartshendelse av luftfartsmyndighet, og derved blir gjenstand for undersøkelse av nasjonal havarikommisjon.
- 4.2 At uhellet anses av selskapets flight safety department som gjenstand for intern undersøkelse i forhold til å finne ut om det er flysikkerhetsmessig gevinst ved å gjøre dette.

§ 5. Før FDR materiale benyttes i forhold til § 4.1, skal angjeldende flyger(e) og NPU underrettes om på hvilket grunnlag dette skal skje. Ved interne undersøkelser i forhold til § 4.2, skal angjeldende flyger(e) og NPF samtykke i at dette gjøres.

§ 6. Med uttrykket "spesiell teknisk hendelse" menes en teknisk feilfunksjon som ikke tilfredsstillende kan analyseres med allerede innsamlede vedlikeholds data. Tilknytning av en flygers identitet til data er i denne sammenheng tillatt kun hvis besetningens medvirkning i undersøkelsen anses som nødvendig.

§ 7. Med uttrykket "spesielt operasjonelt program" menes avtalt program for innsamling av data i spesielt viktige operasjonelle eller tekniske områder. For hvert slikt program skal en overenskomst lages, i det minste angående programmets formål, de analyseprosedyrer som skal anvendes, og hvilke fullmakter NPU gir selskapet med hensyn til identifisering av flygere. Tilknytting av en flygers identitet til data er i denne sammenheng tillatt kun hvis besetningens medvirkning i analyse programmet anses som nødvendig.

§ 8. Analyseprogram skal baseres på detaljerte diskusjoner og overenskomster mellom Selskapet og NPU angående operasjonelle normalgrenseverdier (§ 2.b.), operasjonelle sikkerhetsgrenseverdier (§ 2.d.) og administrative prosedyrer.

- § 9. Vedlikeholdsprogram skal opprettes på en slik måte at det sikres at kun fly- og/eller system funksjoner analyseres.. Tilknytning av en flygers identitet til data er i denne sammenheng ikke tillatt utenom hva som stadfestes i § 6 og § 7.
- § 10. Anvendelse av Flight Data Recorder for analyse skal baseres på en åpen holdning og NPU skal gjennom passende kanaler ha fullt innsyn i den administrative behandlingen av hvert program inkludert vedlikeholdsprogrammet.
- § 11. Ingen data som hentes i et analyseprogram skal automatisk knyttes til en individuell flyger, heller ikke skal data informasjon arkiveres på en individuell flyger.
- § 12. Kun spesielt avtalte flydata må overføres med telemetri eller datalink til bakkestasjon under flygning.
- § 13. Data fra Flight Data Recorder må ikke anvendes med den hensikt å kontrollere et besetningsmedlems omdømme.
- § 14. Tilknytning av en individuell flyger i forhold til enkeltstående FDM genererte events må kun gjøres i henhold til prosedyrer som beskrevet under:
1. Selskapets flight safety avdeling vurderer behovet for å kontakte flyger(e) basert på resultat av FDM analyse.
 2. Selskapets flight safety avdeling tar kontakt med NPF og grunngir hvorfor det ansees å være et behov for identifisering. Dette kan gjøres telefonisk eller skriftlig, i begge tilfelle må en henvendelse dokumenteres med dato og tidspunkt for forespørsel.
 3. Selskapets flight safety avdeling oppgir til NPF hvilken kommunikasjonsform som benyttes ved kontakt med flyger(e). Følgende alternativer er aktuelle i forhold til sakens natur:
 - a. Anmodning om en occurrence rapport
 - b. Debriefing av en FDM event
 - c. Intern undersøkelse
 4. NPF ansees å ha samtykket til identifisering av flyger(e) hvis ikke avslag er gitt innen 48 timer etter skriftlig forespørsel.
- § 15. Spesiell analyse kan initieres av selskapets flight safety avdeling ved teknisk hendelse iht § 6 av spesielt oppnevnt arbeidsgruppe.
- § 16. Før en analyse iht § 15 skal beordres og/eller når en individuell flygers identitet skal knyttes til data, skal berørte flyger og NPU meddeles skriftlig med angivelse av årsaken.
- Berørt flyger og/eller dennes utnevnte representant skal motta kopier av alt relevant materiale. NPU skal om så kreves motta samme materiale.
- § 17. Alt datamateriell angående analyse som nevnt i § 15, skal behandles konfidensielt av berørte parter. Flygerenes identitet må ikke skrives på datamateriellet. "Rådata" skal kun oppbevares så lenge som det kreves av myndighetene. For øvrig skal ingen data oppbevares etter avsluttet

undersøkelse annet enn hva som inngår i statistisk analyse iht § 2a og § 2b eller i vedlikeholds program iht § 9.

- § 18. Datamateriell må ikke direkte eller indirekte brukes av Selskapet i disiplinærsaker mot en flyger. Det faktiske forhold at en Luftfartsulykke/Luftfartshendelse har blitt etterforsket, også ved hjelp av data fra FDR iht denne avtale, skal dog ikke hindre Selskapet fra å benytte disiplinær tiltak ifølge bestemmelsene og gjeldende avtaler.
- § 19. Datamateriell må ikke brukes eller gjøres tilgjengelig av Selskapet for straffe forfølgning eller i sertifikatsaker såfremt dette ikke offisielt kreves av myndighetene med støtte i lovgivningen, og i så fall på en måte som beskytter flygeren i sivilrettslige henseende. Selskapet skal gjøre flygeren og NPU oppmerksom på at et slikt krav er fremsatt, før datamateriell gjøres tilgjengelig for myndighetene. Flygere og/eller dennes utnevnte representant(er) skal ha utlevert kopier av alt materiale som gjøres tilgjengelig for myndighetene.
- § 20. Selskapet må ikke gjøre noe materiale tilgjengelig for andre selskap eller utenforstående, med mindre en skriftlig avtale om dette er inngått mellom Selskapet og NPU.
- Med "utenforstående" skal forstås personer utenfor selskapets flight safety avdeling operativ avdelings ledelse.
- § 21. Disse bestemmelsene er gyldige for flygere ansatt i Selskapets tjeneste, uavhengig av flyets registreringsland og/eller eierforhold.

Bilag H:

NHO legger inn oppdatert tekst.

Produksjonsbilag Sverige og øvrige bilag m.v. som gjelder for piloter knyttet til baser i Sverige eller Danmark:

Utgår

Angående kollektivavtale for Sverige og Danmark er partene enige om følgende:

Sverige:

NAN og NPU skal inngå en separat kollektivavtale for alle piloter ansatt i NAN med base i Sverige. Denne avtalen tilsvarer kollektivavtalen for Norge og produksjonsbilaget for Sverige med endringer etter gjeldende svensk rett. Avtalen skal inngås innen 15.11.13.

Danmark:

NAN og NPU skal inngå en separat kollektivavtale for alle piloter ansatt i NAN med base i Danmark. Denne avtalen er lik kollektivavtalen for Norge med endringer for appliserbar tvingende dansk rett, og danske trygdeordninger og danske pensionspraksis m.v. Avtalen skal inngås innen 15.11.13 og skal økonomisk være likeverdig.

ID billetter:

ID billett rettigheter til short haul tas inn i personalhåndboken.