

**SALTEN TINGRETT**

Avsagt: 15 01 2015 i Salten tingrett, Bodø

Saksnr.: 14-125759TVI-SALT

Dommer: Tingrettsdommer Ingar Engelund

Møddommere: Foretakstillitsvalgt, May Britt Allstrin
helse
HR leder Gunn Harriet Pettersen

Saken gjelder: Tvist om det foreligger suspensjon/oppsigelse i arbeidsforhold

Ola Olasøn Krogseng Glæver

Advokat Gunnar Reinsnes

mot

Widerøe's Flyveselskap AS

Advokat Knut-Marius Sture

Det ble avsagt slik

DOM

Salten tingrett mottok 5.august 2014 stevning fra advokat Gunnar Reinsnes på vegne av Ola Gievær. Tilsvar fra advokat Knut Marius Sture på vegne av Widerøes flyveselskap AS innkom 25.august. Tvisten gjelder hvorvidt vedtak om å ta ut Gievær fra ordinær tjeneste som flypilot er lovlig eller ikke.

Hovedforhandling ble holdt 6.januar 2015. Det ble avgitt partsforklaringer.

Nærmere om saksforholdet:

Ola Gievær er 60 år og har vært ansatt i Widerøe i over 32 år som flypilot, først som styrmann, fra 1986 som kaptein. Gievær driver også som forretningsmann ved å gjøre investeringer i næringslivet. Gievær har ved flere anledninger vært omtalt i media, både i kraft av sitt yrke som flypilot, men også som investor.

13.juni 2014 mottok Gievær en e-post fra flyvesjef Tore Hansen i Widerøe der det fremkom at han var tatt ut av aktiv flytjeneste (IGT) i påvente av resultat fra et planlagt møte med flyselskapets toppledelse. Gievær var på dette tidspunkt sykemeldt. Gieværs møte med toppleder Lars Kobberstad fant sted i Oslo 24.juni. Møtet resulterte ikke i at Gieværs IGT-status ble endret. I en e-post til Gievær 2.juli fremholder Kobberstad at formålet med møtet var å få avklart om Gievær selv ønsket å si opp sin stilling. Gievær ble også informert om at selskapet vurderte å avslutte hans arbeidsforhold ved en oppsigelse. Gievær etterlyste en nærmere begrunnelse på hvorfor han var satt på bakken som pilot. I e-post av 31.juli skrev flyvesjef Tore Hansen at det var en operativ vurdering som begrunnet vedtaket om å frita han fra aktiv flytjeneste. Hansen viste til kollektivavtalen for flygere § 11 samt Operations Manual Part A 1.3. Gievær har mottatt full lønn etter at vedtaket om å ta han ut fra aktiv flytjeneste ble fattet.

Gievær mottok oppsigelse 9.september. Gievær har i egen sak saksøkt flyselskapet der han hevder at oppsigelsen er usaklig og dermed ugyldig.

Saksøker Ola Gievær har i hovedtrekk gjort gjeldende – påstandsgrunnlag:

Prinsipalt hevdes at vedtaket om å ta Ola Gievær ut av aktiv flytjeneste reelt sett må anses for å være en suspensjon. Slike forhold reguleres av arbeidsmiljøloven da denne lov ikke kan fravikes i disfavør av arbeidstaker, jf arbeidsmiljøloven § 1-9. Også flyselskaper er undergitt reglene i arbeidsmiljøloven. Det fremgår av arbeidsmiljøloven § 15-13 at suspensjon kun kan benyttes i situasjoner der det er aktuelt å gå til avskjedigelse av arbeidstakeren. Det er ikke tilfelle i denne sak. Vilkårene for å suspendere Gievær fra hans stilling som pilot er dermed i strid med loven og ugyldig.

Subsidiært hevdes at vedtaket om å ta Gievær ut av aktiv flytjeneste er truffet på sviktende faktisk grunnlag. Vedtaket fremstår som vilkårlig og klart usaklig. Vedtaket fremstår som

en ren hevnaaksjon etter at Gievær avga vitneforklaring i arbeidsrettssak i Nord-Troms tingrett 27.mai 2014. Gievær avga forklaring i arbeidsrettssak der en kollega i Widerøe var gitt oppsigelse grunnet feilaktig bruk av et kredittkort. Gieværs forklaring var til støtte for arbeidskollegaen. Widerøe tapte saken fullt ut. Det er åpenbart at vedtaket om å sette Gievær på bakken kan forklares med den vitneforklaring Gievær ga i retten. Det er klart usaklig å legge vekt på dette når vedtak skal fattes. Gievær har vært en frittalende ansatt i Widerøe. Han har våget å si fra om uheldige og uholdbare forhold i selskapet. Gieværs rolle som investor har også gitt han anledning til å ytre meninger om Widerøe. Det er åpenbart at Gieværs mange ytringer i media har falt ledelsen tungt for brystet. Vedtaket om å sette Gievær på bakken mangler helt dekning i mulig brist på flysikkerheten. Gievær har vært pilot i selskapet i over 32 år, alle år helt uten uhell av noe slag. Det er helt uforståelig sett i en flysikkerhetssammenheng at Gievær den 13.juni 2014 ble bedømt til å være uskikket til å fly som pilot. Begrunnelsen for vedtaket er oppkonstruert og fremstår som en ren skinnbegrunnelse. Widerøe ønsket Gievær ut av selskapet og valgte denne måte å gjøre det på før selve oppsigelsen kom i september. Gievær har krav på oppreisningserstatning etter rettens skjønn.

Saksøker har nedlagt slik påstand:

1. Suspensjon av Ola Gievær kjennes ugyldig.
2. Widerøes Flyveselskap AS dømmes til å betale erstatning til Ols Gievær etter rettens skjønn.
3. Widerøes Flyveselskap AS dømmes til å betale sakskostnader til Ola Gievær.

Saksøkte Widerøes Flyveselskap AS har i hovedtrekk gjort gjeldende- påstandsgrunnlag: Vedtaket om å ta ut Gievær fra aktiv flytjeneste ble fattet av flyvesjefen som en ren operativ avgjørelse. Vedtaket er ingen suspensjon etter reglene i arbeidsmiljøloven. Vedtaket bygger på sikkerhetsmessige vurderinger. Flyvesjefen har myndighet til å sette piloter på bakken når forholdene knyttet til flysikkerheten tilsier dette. Retten kan bare sette vedtaket til side dersom det er tatt utenforliggende og/eller usaklige hensyn. Dette har ikke skjedd i denne sak. Retten må derfor konkludere med at vedtaket er gyldig og Widerøe skal følgelig frikjennes.

Forholdene knyttet til Gieværs ansettelsesforhold har over lengre tid vært til vurdering. Han er for ulike forhold gitt flere muntlige advarsler samt en streng skriftlig advarsel. Flyvesjef Hansen vurderte at det var grunn til å tvile på om Gievær var tilstrekkelig fokusert på sitt arbeid som pilot. Flyvesjefen er ansvarlig overfor Luftfartstilsynet og kan ikke ta noen sjanser i slike situasjoner. Hansen mente at det var for mye støy omkring Gievær og hans person til at det var forsvarlig å la han fortsette å fly. Hansen innhentet uttalelser fra andre erfarne piloter i selskapet før avgjørelsen ble truffet. Det er ikke riktig slik Gievær hevder at det er Gieværs vitnemål i arbeidsrettssaken i Tromsø som er årsak til at han ble satt på bakken.

Flyvesjefen har et særlig ansvar for å sikre at flysikkerheten til en hver tid er ivaretatt. Oppstår tvil om en pilot er skikket til å fly skal flyvesjefen sørge for at vedkommende settes på bakken inntil forholdene er utredet og bedret. Flyvesjefen utøver arbeidsgivers styringsrett når slikt vedtak fattes. Et vedtak om å sette en pilot på bakken er skjønnspreget. Når det som her ikke er tatt utenforliggende hensyn kan ikke retten overprøve flyvesjefens vedtak selv om retten skulle være uenig i selve skjønnsutøvelsen.

Saksøkte har nedlagt slik påstand:

1. Widerøes Flyveselskap AS frifinnes ,
2. Ola Gievær dømmes til å betale sakskostnader til Widerøes Flyveselskap AS.

Rettens vurdering:

Tvisten gjelder hvorvidt vedtak om å frita flykaptein Ola Gievær fra aktiv flytjeneste var saklig begrunnet i hans manglende skikkethet til å være flykaptein på Widerøes passasjerfly. Det er ikke omstridt at flyvesjef Tore Hansen i kraft av sin stilling har myndighet til å fatte slikt vedtak når dette kan begrunnes i hensynet til flysikkerheten eller som en disiplinær reaksjon. Er derimot et slikt vedtak fattet på annet grunnlag er vedtaket usaklig og dermed ugyldig.

Retten er kommet til at vedtaket om å frita flykaptein Gievær fra aktiv flytjeneste var fattet ut fra en saklig vurdering av hans skikkethet til å føre passasjerfly. Vedtaket er dermed gyldig og fullt ut lovlig.

Widerøe hadde over noen tid forut for beslutningen av 13.juni 2014 vurdert Gieværs ansettelsesforhold. Han var gitt flere advarsler hvorav 1 skriftlig. Etter at den skriftlige advarsel ble gitt i januar 2013 hadde selskapet i august 2013 hatt samtale med Gievær om 3 nye forhold som bekymret selskapets ledelse. Et av disse forhold gjaldt Gieværs uttalelse til media om forhold i selskapet samt uttalelser til media på vegne av selskapet. Det ble her ikke gitt noen ny advarsel, men det ble presisert at Gievær ikke hadde anledning til å gi slike uttalelser. I anledning arbeidsrettssaken i Tromsø 27.mai 2014 lot Gievær seg intervjuet av media før han skulle i vitneboksen. Her fortalte han at denne rettssaken har avlivet arbeidsgleden han forbinder med jobben. Han uttalte videre at rettssaken sprer frykt blant de ansatte.

Gievær hadde dessuten meddelt flyvesjef Hansen den 20.mai 2014 at han ønsket å slutte i selskapet fra det tidspunkt han kunne oppnå full pensjon. I det nevnte intervju med media 27.mai 2014 fremgår videre klart at Gievær sier opp i selskapet i protest. Det er dermed feil å hevde at selskapet har forsøkt å presse Gievær til å si opp sin stilling. Det er klart at selskapets ledelse ønsket nærmere informasjon fra Gievær om hans ansettelsesforhold etter at han kom med disse uttalelsene. Møtet i Oslo 24.juni med toppledelsen dreide seg naturlig nok om Gieværs planer for fremtiden. Dette måtte Gievær være forberedt på etter sine uttalelser om å slutte i selskapet.

Retten mener det klart ikke er dekning for påstanden om at vedtaket om å sette Gievær på bakken er en ren hevnaksjon etter hans vitnemål i Tromsø. Det må legges til grunn at Gieværs ansettelsesforhold hadde vært til vurdering over en lengre periode før rettssaken startet i Tromsø. Gievær var gitt flere advarsler knyttet til forhold av utpreget flysikkerhetsmessig art. Når han da til media uttalte at arbeidsrettssaken har avlivet hans arbeidsglede samt at rettssaken har spredt frykt blant de ansatte hadde flyvesjefen etter rettens vurdering god og saklig grunn til å sette han på bakken. Det var god grunn for flyvesjefen å frita Gievær for videre flygninger inntil hans holdninger og motivasjon var nærmere kartlagt.

Flyvesjefen har en vid fullmakt til å sette piloter på bakken i kraft av administrative regler innen luftfarten. Alle typer forhold som kan påvirke piloten negativt kan her spille inn, f.eks. forhold på det familiære plan. Disse regler utgjør en del av arbeidsgivers styringsrett. Slike avgjørelser vil ofte være utpreget skjønnsmessige. Det sier seg selv at norske domstoler vil være svært varsomme med å overprøve den skjønnsmessige vurdering såfremt ikke avgjørelsen fremstår som klart vilkårlig og uten forankring i flysikkerheten. Flyvesjef Hansen hadde innhentet råd fra sine mest erfarne piloter før avgjørelsen ble fattet. Avgjørelsen kom også over 2 uker etter at Gievær var i Tromsø og avga vitneforklaring i retten. Flyvesjefens avgjørelse synes etter dette å være foretatt etter en grundig avveining av alle sakens forhold. Retten bemerker at arbeidsmiljølovens regler om suspensjon ikke kommer til anvendelse for flyvesjefens vedtak om å sette Gievær på bakken. Vedtaket var av operativ art. Gievær ble således ikke suspendert fra sin stilling.

Vedtaket om å ta flykaptein Gievær ut av aktiv tjeneste blir etter dette å opprettholde. Retten bemerker at det ligger utenfor denne saks rettslig ramme å vurdere den tidsmessige lengde for vedtaket og om selskapet burde satt inn konkrete tiltak for å forbedre Gieværs skikkethet. .

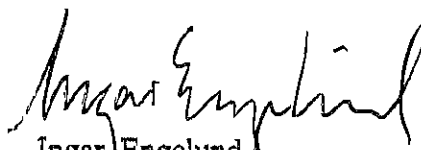
Saken er etter dette vunnet av Widerøe. Selskapet har krav på å få dekket sine nødvendige omkostninger i anledning saken. Det er fremlagt omkostningsoppgave fra advokat Sture på i alt kr 119.300. Retten legger omkostningsoppgaven til grunn som selskapets nødvendige utgifter i anledning saken. Retten kan ikke se at tvistelovens unntaksregel om å frita helt eller delvis for ansvar for sakskostnadene i denne sak kommer til anvendelse, jf tvisteloven § 20-2 nr 3.

Dommen er enstemmig.

DOMSSLUTNING

1. Widerøes Flyveselskap AS frifinnes.
2. Ola Gjevær betaler sakskostnader til Widerøes flyveselskap AS med kr 119.300.
Oppfyllelsesfrist er 14 dager fra forkynnelsen.

Retten hevet


Ingar Engelund
May Britt Allstrin
Gunn Harriet Pettersen

Rettledning om ankeadgangen i sivile saker vedlegges.