



ARBEIDSRETTE

Forskjøvet arbeidstid-overtidsbetaling.

Flyoverenskomsten har i punkt 3.3.6 bestemmelse om rett til overtidsbetaling for forskjøvet arbeidstid. Saken gjaldt om retten til overtidsbetaling forutsetter at arbeidsgiver har varslet om endring i arbeidstiden mindre enn 14 dager før endringen iverksettes. Punkt 3.3.6 inneholder ingen varslingsregel. Det er heller ingen definisjon av «forskjøvet arbeidstid» i bestemmelsen. Det syntes likevel å være en felles oppfatning om at «forskjøvet arbeidstid» er når det etter pålegg fra arbeidsgiver arbeides utenfor den enkelte arbeidstakers fastlagte arbeidsplan/skiftplan. Arbeidsretten kom til at det ikke var grunnlag for å innfortolke en varslingsfrist i bestemmelsen. Arbeidsgiver viste til at det gjelder en 14-dagers frist for endringer i arbeidsplan etter arbeidsmiljøloven § 10-3, og at systembetragtninger og langvarig, entydig praksis i bransjen tilsa at den samme fristen måtte gjelde for varsling av forskjøvet arbeidstid. Tariffhistorien og systembetragtninger ga liten veiledning. Praksis som ble dokumentert gjennom parts- og vitneforklaringer og fremlagte protokoller var ikke entydig, og pekte mot at punkt 3.3.6 først og fremst ble brukt som betalingsbestemmelse for forsinket varsling etter arbeidsmiljøloven § 10-3. Det ble ikke dokumentert vesentlig praksis til støtte for at det gjelder en tilsvarende 14 dagers varslingsfrist for rett til overtidsbetaling i de tilfellene arbeidsgiver ensidig forskyver den enkelte arbeidstakers arbeidstid. Bestemmelsen må forstås i tråd med ordlyden, slik at arbeidsgiver må betale overtidstillegg for ensidig å kunne pålegge forskyvninger i den enkelte arbeidstakers fastlagte arbeidsplan/skiftplan. Dissens 6-1.

Dom 29. april 2024 i

sak nr. 23/45, AR-2024-10

Landsorganisasjonen i Norge (advokat Eirik Pleym-Johansen) mot 1. Næringslivets Hovedorganisasjon 2. Menzies Aviation (Oslo) AS (advokat Aleksander Rød).

Dommere: Hanne Inger Bjurstrøm, Eli Mette Jarbo, Liv Gjølstad, Tor-Arne Solbakken, Bent Ove Hanasand, Sissel Weholdt, Christine Grung.

- (1) Spørsmålet i saken er om rett til overtidsbetaling for forskjøvet arbeidstid etter Flyoverenskomsten punkt 3.3.6 gjelder uansett når arbeidsgiver varsler om endring i arbeidstiden, eller om overtidsbetaling faller bort når endringen er varslet minst 14 dager før.
- (2) **Sakens tariffrettslige ramme**

- (3) Mellom Næringslivets Hovedorganisasjon (NHO) og NHO Luftfart på den ene siden og Landsorganisasjonen i Norge (LO) og Fellesforbundet på den andre siden gjelder Flyoverenskomsten. Overenskomsten gjelder for flyselskaper og andre selskaper som driver flyrelatert virksomhet. Tvisten gjelder Flyoverenskomsten punkt 3.3.6, som lyder:

«3.3.6 Forskjøvet arbeidstid

Ved forskjøvet arbeidstid skal tillegget utenom ordinær arbeidstid for vedkommende arbeidstaker være som for overtid bestemt.»

- (4) Flyoverenskomsten § 3 inneholder bestemmelser om arbeidstid. Etter § 3.1 er ordinær arbeidstid 37,5 timer per uke. Det er hjemmel for døgkontinuerlig skiftarbeid, og arbeidstiden kan gjennomsnittsberegnes. I § 3.2 er det bestemmelser om overtidarbeid og i § 3.3 om overtidsbetaling.
- (5) Arbeidsmiljøloven § 10-3 *Arbeidsplan* har følgende ordlyd:

«Dersom arbeidstakerne arbeider til ulike tider på døgnet, skal det utarbeides en arbeidsplan som viser hvilke uker, dager og tider den enkelte arbeidstaker skal arbeide. Arbeidsplanen skal utarbeides i samarbeid med arbeidstakernes tillitsvalgte. Dersom ikke annet fremgår av tariffavtale, skal arbeidsplanen drøftes med arbeidstakernes tillitsvalgte så tidlig som mulig og senest to uker før iverksettelsen. Arbeidsplanen skal være lett tilgjengelig for arbeidstakerne.»

- (6) I Menzies Aviation (Oslo) AS (Menzies) arbeides det hovedsakelig dag og kveld og tidvis natt, parallelt med avvikling av flytrafikken. Det forhandles normalt om skiftplaner to ganger per år, på grunnlag av flyselskapenes ruteplaner. Planene gjennomgås og signeres av de tillitsvalgte. Skiftplanen er den enkelte ansattes arbeidsplan, og hva som er den ordinære arbeidstiden fremgår av denne. Mindre endringer i arbeidstakers arbeidsplan kan være nødvendig ved blant annet forsinkelser, sykdom og ferie.

- (7) Verkstedoverenskomsten har langt på vei dannet grunnlaget for Flyoverenskomsten. I 1964 er tillegg for forskjøvet arbeidstid omtalt i begge avtalene, i protokolltilførsel til overenskomstenes bestemmelser om overtid. Protokolltilførselen til Flyoverenskomsten § 7 *Overtidsarbeid* lød som følger:

«Forhøyelsen av overtidstillegget 25 % til 35 % skal ikke føre med (seg) øket betaling for forskjøvet arbeidstid.»

- (8) I 1974 ble tillegg for forskjøvet arbeidstid tatt inn i overtidsbestemmelsen i Flyoverenskomsten som § 8 f) nr. 4:

«4. Forskjøvet arbeidstid

Ved forskjøvet arbeidstid skal tillegget for de to første timer etter endt ordinær arbeidstid være 40 %.»

- (9) I 1980 fikk § 7 *Overtidsarbeid* bokstav f) nr. 4 følgende ordlyd:

«4. Forskjøvet arbeidstid

Ved forskjøvet arbeidstid skal tillegget etter endt ordinær arbeidstid være som for overtid bestemt.»

- (10) Siden 1992 har bestemmelsen hatt samme ordlyd som i dagens overenskomst og vært inntatt i § 3.3 *Overtidsbetaling*.

- (11) Bestemmelser med tilnærmet samme ordlyd er inntatt både i Fellesdelen og VO-delen (Offshorebilaget) i Industriooverenskomsten 2022–2024.

(12) **Bakgrunn for saken**

- (13) Menzies leverer luftfartstjenester på Oslo Lufthavn, herunder lasting og lossing av bagasje, bemanning av flygater og avising av fly. På vegne av medlemmer ansatt i Menzies fremsatte Fellesforbundet i 2020 krav om etterbetaling av overtidbetaling for forskjøvet arbeidstid på grunnlag av Flyoverenskomsten punkt 3.3.6. De berørte arbeidstakerne ble pålagt endringer i sin skiftplan for å dekke ferie- og sykefravær. De fikk overtidstillegg for noen av vaktene, men for vaktendringer som var varslet mer enn 14 dager før ble det ikke utbetalt tillegg. Kravet ble først fremmet for Forlikrådet, men er senere blitt behandlet som en tariffvist.

- (14) Det ble forhandlet om tvisten mellom de lokale parter 22. april 2021. I protokollen fremkommer blant annet:

«MARKs kommentar:

Tidsforskyving etter Flyoverenskomsten § 3.3.6 som utløser tillegg som for overtidarbeid er når arbeidsgiver tar initiativ til å forskyve en vakt. Det er ikke anledning til å avtale seg bort fra tillegget ved f.eks å kalle en forskyving for «frivillig». Det er kun når arbeidstaker selv ber om hjelp fra arbeidsgiver om å forskyve en vakt at tillegg som for overtidarbeid ikke gjelder for den delen av vakta som avviker fra ordinær arbeidstid.

Det presiseres at individuelle avtaler står tilbake for avtaler inngått med de tillitsvalgte, som nevnt i Flyoverenskomsten § 3.1.6 c). Er det f.eks inngått avtale mellom bedriften og tillitsvalgte om skiftplan for en ansatt, kan altså ikke bedriften ta initiativ til å avtale endringer med den ansatte uten at dette utløser tillegg som nevnt over.

Bedriftens kommentar:

Bedriften forstår flyoverenskomsten § 3.3.6 slik at bedriften er forpliktet til å betale tillegg som for overtid for tidsforskyvning, i de tilfeller der bedriften forskyver en arbeidstakers arbeidstid. Bedriften betaler ikke tillegg for tidsforskyvning der arbeidstaker selv ønsker å forskyve arbeidstiden.»

- (15) Klubben i Menzies forsto dette som at bedriften og klubben var enige. De ansatte fikk likevel ikke betalt. Menzies anførte at forskyvningen av arbeidstiden hadde vært

frivillig, og som sådan ikke utløste overtidsbetaling. Det ble avholdt et møte mellom Fellesforbundet og NHO Luftfart 12. august 2021, som henviste saken til nye forhandlinger mellom de lokale partene.

- (16) Nytt møte mellom de lokale partene ble avholdt 29. oktober 2021. Menzies gjorde gjeldende at bedriften ikke var pliktig til å betale overtidstillegg hvis forskyvning av arbeidstiden skjedde med minst 14 dagers varsel. Av protokollen fra møtet fremgår blant annet følgende:

«Uenigheten gjelder om tillegg som for overtid bestemt skal betales ved forskjøvet arbeidstid der den ansatte har fått mer enn 14 dagers varsel på vekten som forskyves.

MARKs kommentar: Vi mener tillegg som for overtid bestemt skal betales ved forskjøvet arbeidstid uavhengig av hvor lang tid i forveien forskyvingen varsles. Skiftlagte vakter er avtalt med partene og endringer i form av tidsforskyvning kan ikke bedriften foreta uten at det betales tillegg som nevnt i Flyoverenskomsten § 3.3.6.

Bedriftens kommentar:

Bedriften betaler TF-tillegg for pålagt tidsforskyvning, og for tidsforskyvning som skjer med mindre enn 14 dagers varsel når tidsforskyvning skjer på arbeidsgivers initiativ.

Partene kom ikke til enighet og ber om at saken tas opp sentralt.»

- (17) Saken ble deretter behandlet mellom Fellesforbundet og NHO Luftfart 8. februar 2022 og mellom LO og NHO 4. november 2022, uten at partene kom til enighet. Av protokollen fra møtet 4. november fremgår følgende:

«LOs syn:

Flyoverenskomstens § 3.3.6 slår fast at ved forskjøvet arbeidstid skal tillegg som for overtid bestemt betales. Dette gjelder uavhengig av hvor lang tid i forveien forskyvning varsles.

NHOs syn:

Endringer i arbeidsplanen til den enkelte som varsles 14 dager i forveien eller tidligere, i tråd med arbeidsmiljøloven § 10-3, gir ikke rett til tillegg som for overtid bestemt i henhold til flyoverenskomsten § 3.3.6.

Tilfeller hvor arbeidstaker selv ber om endringer i sin arbeidsplan er ikke en del av denne tvisten, og gir etter NHOs syn ikke rett til tillegg som for overtid bestemt.»

- (18) Stevning kom inn til Arbeidsretten 17. april 2023, og tilsvaret ble inngitt 10. mai 2023. Hovedforhandling ble avholdt 19. og 20. mars 2024. Tre parter og tretten vitner avga forklaring. To av vitnene avga forklaring som fjernavhør, jf. arbeidstvistloven § 51 første ledd siste setning og tvisteloven § 21-10. Det ble lagt frem slik dokumentasjon som fremgår av rettsboken. Dom er avsagt etter fristen i arbeidstvistloven § 56 andre ledd på grunn av ferieavvikling.

- (19) **Partenes påstandsgrunnlag og påstander**

- (20) *Landsorganisasjonen i Norge* har i korte trekk anført:

- (21) Flyoverenskomsten punkt 3.3.6 slår fast at ved forskjøvet arbeidstid skal det betales tilsvarende tillegg som for overtid. Dette gjelder uavhengig av hvor lang tid i forveien forskyvningen varsles.
- (22) Begrepet «forskjøvet arbeidstid» er klart definert i overenskomsten som tilfeldig arbeid utenfor fastsatt arbeidsplan, jf. Flyoverenskomsten kapittel VII, punkt 7.2.2 og punkt 7.3.2.
- (23) Punkt 3.3.6 inneholder ingen varslingsregel. En innfortolkning av varslingsfristen som følger av arbeidsmiljøloven § 10-3 vil være i strid med tariffpartenes forutsetninger og under enhver omstendighet medføre en begrensning på tariffpartenes avtalefrihet som det ikke er grunnlag for.
- (24) Skiftplaner forhandles og fastsettes i særavtaler med en måneds oppsigelsesfrist. Dette sikrer at de tillitsvalgte har oversikt over og kontroll med arbeidstiden. Arbeidsmiljøloven § 10-3 kommer til anvendelse ved iverksettelse eller endring i fastsatt arbeidsplan/skiftplan. Det er ikke naturlig å forstå bestemmelsen slik at den også omfatter arbeid utenfor arbeidsplan/skiftplan.
- (25) Flyoverenskomsten punkt 3.3.6 sikrer arbeidsgiver fleksibilitet i gitte situasjoner, samtidig som betalingsplikten forhindrer omgåelse av overenskomstens system.
- (26) Andre bestemmelser i Flyoverenskomsten viser til konkrete reguleringer i arbeidsmiljøloven, for eksempel viser Flyoverenskomsten punkt 3.1.6 til arbeidsmiljøloven § 10-5, og punkt 3.2.1 viser til arbeidsmiljøloven § 10-6. Flyoverenskomsten punkt 3.3.6 henviser ikke til arbeidsmiljøloven.
- (27) Forskjøvet arbeidstid har hele tiden vært koblet mot overtid fordi det henger sammen med lengde og plassering av arbeidstiden. Det er ulempen ved endret plassering av arbeidstid som skal kompenseres. Tariffhistorien gir ikke grunnlag for å innfortolke en varslingsregel. Det er ingen spor av at tariffpartene har ment at tillegget etter punkt 3.3.6 avhenger av når arbeidstakeren blir varslet om forskyvningen.
- (28) Det foreligger ikke langvarig og entydig praksis for at varslingsfristen i arbeidsmiljøloven § 10-3 også gjelder ved forskyvning av arbeidstiden etter Flyoverenskomsten punkt 3.3.6. Praksis viser imidlertid at punkt 3.3.6 benyttes som kompensasjonsgrunnlag ved for sen varslingsfrist etter arbeidsmiljøloven § 10-3. Dette

ble bekreftet i vitneforklaringer om praksis i SAS Ground Handling og Widerøe Ground Handling.

- (29) Særavtalen om betaling for pålagte kurs, som er gjort gjeldende i store deler av bransjen, kan ikke forstås som eller danne grunnlag for at det gjelder en generell fristregel. Tvert imot ville det ikke vært behov for en slik særavtale hvis det allerede gjaldt en generell fristregel.
- (30) NHO/NHO Luftfarts krav ved tariffrevisjonene i 2020 og 2022 underbygger at det ikke gjelder en varslingsfrist for forskjøvet arbeidstid og at det ikke har vært en felles partsopfatning om at det gjaldt en slik frist.
- (31) Det er nedlagt slik påstand:
- «1. Når det på arbeidsgivers initiativ skjer en forskyvning av arbeidstiden innenfor en eksisterende arbeidsplan, er arbeidsgiver pliktig til å betale overtidsgodtgjørelse i medhold av Flyoverenskomsten § 3.3.6 uavhengig av når endringen varsles.
2. Menzies Aviation AS foretar en eventuell etterbetaling i henhold til punkt 1.»
- (32) *Næringslivets Hovedorganisasjon og Menzies Aviation (Oslo) AS* har i korte trekk anført:
- (33) Flyoverenskomsten punkt 3.3.6 gir ikke rett til tillegg for forskjøvet arbeidstid når endring i arbeidstid er varslet 14 dager før eller mer. Ordlyden i punkt 3.3.6 inneholder ingen definisjon av forskjøvet arbeidstid og gir ikke rom for LOs tolkning, som innebærer at forskjøvet arbeidstid tar sikte på ethvert tilfelle der arbeidstiden forskyves, uavhengig av hvor lang tid i forkant endringen er varslet.
- (34) Begrepet forskjøvet arbeidstid er ikke definert i andre bestemmelser i Flyoverenskomsten som har betydning for forståelsen av punkt 3.3.6. Begrepet har heller ikke en entydig definisjon i andre tariffavtaler, men er regulert på forskjellig måte.
- (35) Formålet med punkt 3.3.6 underbygger at det gjelder en 14 dagers varslingsfrist. Tillegget skal kompensere for ulempen ved at den ansatte får endret arbeidstid i en allerede fastsatt arbeidsplan som iverksettes med kortere frist enn 14 dager etter arbeidsmiljøloven § 10-3. Ulempen blir mindre jo tidligere det er varslet.
- (36) Bransjepraksis fra før arbeidsmiljøloven § 10-3 er videreført eller har lagt seg på lovens løsning med 14 dagers varsel for endringer i arbeidsplaner. Systembetragtninger tilsier at arbeidsgiver kan gjøre det mindre enn det loven åpner for, det vil si å foreta individuelle endringer i ansattes arbeidsplaner med 14 dagers

varsel eller mer, uten at dette gir grunnlag for ulempetillegg etter punkt 3.3.6.

Hensynet til tilstrekkelig forutsigbarhet er ivaretatt i arbeidsmiljøloven § 10-3. Fjorten dager er et langt tidsrom, relativt sett, og gir nødvendig forutsigbarhet.

- (37) Det er for øvrig ingenting i Flyoverenskomsten som tilsier en kobling mellom hensynet til medbestemmelse på den ene siden og spørsmålet om betaling etter punkt 3.3.6 på den andre siden.
- (38) Tariffhistorien støtter NHOs og Menzies syn. Fjorten dager var en anvendt frist i andre sammenhenger, jf. for eksempel bestemmelser om tilfeldig skiftarbeid i Flyoverenskomsten 1961 § 6 nr. 5. Det ble bygget på et prinsipp om at kortvarige endringer på mindre enn 14 dager skulle gi høyere kompensasjon. Praksis for 14 dagers varslingsfrist gjenfinnes i protokollen fra 1999 om kompensasjon for kurs pålagt av arbeidsgiver, som nå gjelder som særavtale i store deler av bransjen.
- (39) Innholdet i begrepet forskjøvet arbeidstid er definert gjennom tariffpartenes og bransjens felles forståelse og praksis. Praksis i bransjen har vært langvarig, entydig og omfattende, gjennom mange tiår. Arbeidsretten har i flere avgjørelser lagt til grunn at slik langvarig praksis kan gi uttrykk for tariffpartenes felles forståelse når ordlyden i tariffbestemmelsen ikke er entydig. LO/Fellesforbundet har vært godt kjent med denne praksisen, jf. protokollen om kompensasjon for kurs fra 1999.
- (40) Partene er enige om at endringer i arbeidstid begrunnet i arbeidstakers eget behov ikke utløser rett til tillegg for forskjøvet arbeidstid. Videre fremgikk det av vitneforklaringer at endring av linje i skiftplan, det vil si flytting av ansatte innenfor gjeldende skiftplan, ikke anses som forskjøvet arbeidstid. At partene er enige om dette viser at punkt 3.3.6 er definert av partenes felles forståelse.
- (41) Lokale protokoller og vitneforklaringer fra Menzies, Aviator, SAS Ground Handling og Widerøe Ground Handling viser en omfattende praksis i tråd med NHOs forståelse. Dette bekreftes av fremlagte oversikter over betaling for forskjøvet arbeidstid som er varslet med mindre enn 14 dagers frist i virksomhetene. Oversiktene underbygger at det også må være mange tilfeller som ikke er betalt fordi de ble varslet med 14 dagers frist eller mer.
- (42) NHO Luftfarts krav i tariffrevisjonene i 2020 og 2022 har ikke betydning i denne sammenhengen. I 2020 var det forhandlinger under korona og kravene hadde ingenting å gjøre med frister som hadde ligget fast i lang tid. I 2022 er den

nærliggende tolkningen at man ønsket en reduksjon i varslingsfristen fra 14 dager til 48 timer, ikke at man skulle gå fra ingen varslingsfrist til 48 timer.

(43) Subsidiært gjør NHO gjeldende at den langvarige bransjepraksisen har endret forståelsen av Flyoverenskomsten punkt 3.3.6. Det er eksempler i Arbeidsrettens praksis på at langvarig, lokal praksis har fått betydning, og at det er større rom for å vektlegge lokal praksis når ordlyd og tariffhistorie ikke gir klare holdepunkter.

(44) Det er nedlagt slik påstand:

«De saksøkte frifinnes.»

(45) **Arbeidsrettens merknader**

(46) Arbeidsrettens flertall, dommerne *Bjurstrøm, Jarbo, Gjølstad, Solbakken, Hanasand* og *Weholdt* er kommet til at LO må gis medhold, og vil bemerke:

(47) Spørsmålet Arbeidsretten skal ta stilling til er om Flyoverenskomsten punkt 3.3.6 om forskjøvet arbeidstid skal forstås slik at det gjelder en regel om at retten til overtidsbetaling forutsetter at arbeidsgiver har varslet om endring i arbeidstiden mindre enn 14 dager før endringen iverksettes.

(48) Flyoverenskomsten punkt 3.3.6 er inntatt i § 3.3 *Overtid*. Det følger ingen varslingsregel av ordlyden, og den inneholder ingen definisjon av «forskjøvet arbeidstid». Bestemmelsen lyder som følger:

«3.3.6 Forskjøvet arbeidstid

Ved forskjøvet arbeidstid skal tillegget utenom ordinær arbeidstid for vedkommende arbeidstaker være som for overtid bestemt.»

(49) LO anfører at innholdet i begrepet «forskjøvet arbeidstid» må forstås på samme måte som andre steder i Flyoverenskomsten, blant annet i § 7 *Arbeid utenfor bedriften* punkt 7.2.2. NHOs syn er at bruken av forskjøvet arbeidstid i andre bestemmelser ikke har betydning for forståelsen av punkt 3.3.6. Det synes likevel å være en felles oppfatning om at «forskjøvet arbeidstid» er når det etter pålegg fra arbeidsgiver arbeides utenfor den enkelte arbeidstakers fastlagte arbeidsplan/skiftplan, gjerne som følge av forsinkelser, ferieavvikling eller sykefravær, men slik at NHO innfortolker en 14-dagers frist som del av begrepet.

- (50) Partene er enige om at bestemmelsen bare gir rett til overtidsbetaling når forskyvning av arbeidstiden er pålagt av arbeidsgiver, og ikke når det skjer etter arbeidstakers eget ønske.
- (51) NHO har anført at Flyoverenskomsten punkt 3.3.6 må forstås i lys av arbeidsmiljøloven § 10-3, som angir en 14 dagers frist for opprettelse eller endring av arbeidsplan. Systembetragtninger tilsier at det ikke kan gjelde en annen frist for mindre omfattende endringer av arbeidstiden. Til støtte for sitt syn viser NHO i første rekke til at det foreligger en entydig, konsekvent og svært langvarig praksis for en slik 14 dagers frist, også fra før vedtakelsen av varslingsfristen i arbeidsmiljøloven § 10-3.
- (52) Ordlyden er klar. Flyoverenskomsten punkt 3.3.6 inneholder ingen varslingsfrist. Det må dermed foreligge klare holdepunkter i øvrige tolkningsmomenter hvis bestemmelsen skal forstås slik at det likevel gjelder en frist.
- (53) Tariffhistorien gir lite veiledning for tolkningen, men det som er lagt frem tyder på at praksisen med bruk av forskjøvet arbeidstid har eksistert også før begrepet kom inn i Flyoverenskomsten. Da overenskomsten fikk en bestemmelse om forskjøvet arbeidstid i 1974, var det som nå, først og fremst en betalingsbestemmelse i sammenheng med overenskomstens regulering av overtidsbetaling. Det er ikke lagt frem noe dokumentasjon som peker mot at bestemmelsen var forstått slik at den inneholdt et krav om varsling.
- (54) NHOs anførsler knyttet til tariffhistorien kan ikke føre frem. At det har vært frister for varsling i andre bestemmelser i overenskomsten kan ikke tilsi en slutning om at det også har vært forutsatt en frist i bestemmelsen om forskjøvet arbeidstid, uten at det har vært tatt inn i ordlyden. Dette kan like gjerne forstås som en bekreftelse på at det ikke har gjeldt en frist etter punkt 3.3.6. Protokollen om betalingsbetingelser for pålagte kurs fra 1999, som det er vist til, fremstår som en særregulering av alle forhold knyttet til kurs, og kan etter sitt innhold også tas til inntekt for saksøkers forståelse.
- (55) Arbeidsretten har i saken hørt en rekke forklaringer fra partsrepresentanter og vitner om praksis knyttet til endringer i fastlagt arbeidstid. Det er også dokumentert flere protokoller som skal vise eksempler på slik praksis.
- (56) Partsforklaringene tyder på at forskjøvet arbeidstid i betydningen endringer i den enkelte arbeidstakers arbeidsplan ikke blir mye brukt. Det er kostbart for

arbeidsgiver, og man forsøker i første rekke å innarbeide tilstrekkelig fleksibilitet i den normale skift- og arbeidstidsplanleggingen. Ad hoc-hendelser løses gjerne ved hjelp av mertid eller overtid. I den grad det er nødvendig å bruke forskjøvet arbeidstid, er det sjelden at det skjer med lenger tidsperspektiv enn en til to uker. Praksis som det ble vist til er i hovedsak endringer og tilpasninger i arbeidsplaner/ skiftplaner som er drøftet med de tillitsvalgte.

- (57) Saksøkers vitner har også forklart at forskjøvet arbeidstid i liten grad blir brukt, og at de uansett ikke har vært kjent med at det skulle gjelde en varslingsfrist. I forklaringen fra en flytekniker på Oslo Lufthavn (OSL) Gardermoen, ble det sagt at forskjøvet arbeidstid regelmessig ble brukt da det fortsatt ble utført omfattende flyvedlikehold på OSL. Flymekanikerne var i utgangspunktet dagarbeidere, og fikk forskjøvet arbeidstid til kveld og natt i forbindelse med større vedlikeholdsoppdrag. Dette ble betalt i henhold til punkt 3.3.6 i overenskomsten, og det var aldri snakk om noen varslingsfrist. Saksøktens vitner bekrefter i hovedsak at forskjøvet arbeidstid for enkeltarbeidstakere som varsles med mer enn 14 dager har lite omfang. Forklaringene fra vitner med praksis og erfaring fra SAS Ground Handling og Widerøe Ground Handling tyder på en godt etablert praksis med å drøfte også mindre endringer i arbeidsplanene med tillitsvalgte, og det varsles da gjerne 14 dager eller mer før endringer iverksettes, i tråd med arbeidsmiljøloven § 10-3. Hvis det varsles senere, betales det etter Flyoverenskomsten punkt 3.3.6.
- (58) Det bildet flertallet sitter igjen med er at det ikke foreligger en praksis som er entydig. De fleste eksemplene som det er vist til er knyttet til endringer i arbeidsplan/skiftplan som er drøftet med tillitsvalgte, i tråd med arbeidsmiljøloven § 10-3, som inneholder en varslingsfrist. Dette bekreftes i stor grad av fremlagte protokoller. Et eksempel er lokal protokoll fra Menzies datert 30. mars 2020. Protokollen omhandler endrede skiftplaner som er forhandlet med tillitsvalgte. I protokollen heter det:
- «Da skiftplanene vil tre i kraft mindre enn 14 dager etter publisering vil det betales tidsforskyvningstillegg etter Flyoverenskomsten § 3.3.6 for perioden 6. april til 12. april for de som får endret sin tidligere oppsatte vakt.»
- (59) Flere av de fremlagte protokollene ble inngått i korona-perioden og bærer preg av behov for særskilte tilpasninger, jf. for eksempel protokoll fra Menzies 26. mars 2020 med overskriften «Unntak fra hovedregelen om varslingsfrist for skiftplaner under Covid-19». Det fremgår av protokollen at det som ble drøftet var muligheten

for å inngå særavtale om unntak fra 14 dagers fristen i arbeidsmiljøloven § 10-3 ved publisering av arbeidsplaner i bedriften.

- (60) Saken som er grunnlag for tvisten her, er et eksempel som kan tyde på at det i Menzies har vært praktisert en 14-dagers frist for varsling av forskjøvet arbeidstid. Protokoller knyttet til denne tvisten viser imidlertid at tillegg først ble nektet fordi bedriften mente at tidsforskyvningen var basert på frivillighet, jf. protokoll 22. april 2021 hvor det heter:
- «Bedriften forstår Flyoverenskomsten §3.3.6 slik at bedriften er forpliktet til å betale tillegg som for overtid for tidsforskyvning, i de tilfeller der bedriften forskyver en arbeidstakers arbeidstid. Bedriften betaler ikke tillegg for tidsforskyvning der arbeidstaker selv ønsker å forskyve arbeidstiden.»
- (61) Det var først i en ny runde med tvisteforhandlinger at 14 dagers fristen ble anført som grunnlag for å nekte overtidsbetaling. Uansett er ikke ett eksempel på lokal praksis tilstrekkelig til å innfortolke en varslingsfrist i overenskomsten, i strid med ordlyd.
- (62) Slik flertallet forstår praksis som er dokumentert gjennom parts- og vitneforklaringer og fremlagte protokoller, brukes Flyoverenskomsten punkt 3.3.6 som betalingsbestemmelse der forhandlede endringer i arbeidsplaner/ skiftplaner varsles mindre enn 14 dager før iverksettelsen, det vil si hvor fristen i arbeidsmiljøloven § 10-3 ikke overholdes. Når det gjelder adgangen arbeidsgiver har til ensidig å forskyve den enkelte arbeidstakers arbeidstid, utover gjeldende arbeidsplan/skiftplan, er det, så langt flertallet kan se, ikke dokumentert vesentlig praksis til støtte for at fristen i arbeidsmiljøloven § 10-3 gis anvendelse. Det er dermed ikke grunnlag for å fortolke en slik frist inn i Flyoverenskomsten punkt 3.3.6. Flertallet forstår denne bestemmelsen slik at det skal «betales som for overtid bestemt» i bytte mot fleksibiliteten for arbeidsgiver som ligger i bestemmelsen.
- (63) Med det resultat flertallet har kommet til kan heller ikke NHOs subsidiære anførsel føre frem.
- (64) Arbeidsrettens mindretall, dommer *Grung*, har kommet til at NHO må frifinnes, og vil bemerke:
- (65) Mindretallet legger til grunn at det har vært en entydig og konsistent praksis over lang tid for at det gjelder en 14 dagers frist for rett til kompensasjon for forskjøvet arbeidstid, enten endringen skjer på grunnlag av kollektive drøftinger eller det er

endringer på individnivå. Betaling etter Flyoverenskomsten punkt 3.3.6 skal kompensere for ulempe ved endringer i arbeidstid som skjer på kort varsel. Ulempen vil være den samme uansett hva som er grunnlaget for endringen i arbeidstid.

(66) Dommen er avsagt med slik dissens som fremgår foran.

SLUTNING

- 1. Når det på arbeidsgivers initiativ skjer en forskyvning av arbeidstiden innenfor en eksisterende arbeidsplan, er arbeidsgiver pliktig til å betale overtidsgodtgjørelse i medhold av Flyoverenskomsten § 3.3.6 uavhengig av når endringen varsles.*
- 2. Menzies Aviation AS foretar etterbetaling i henhold til punkt 1.*