



ARBEIDSRETTEN

Regulering av arbeidsoppgaver – kabinansatte

Flykabinavtalen mellom NHO/NHO Luftfart/SAS og YS/Parat og Norges Kabinforening (SNK) regulerer i § 1.2 A de kabinansattes arbeidsoppgaver. De ansatte har plikt til å utføre «nødvendige arbeidsoppgaver ombord». Spørsmålet var om denne plikten også gjelder mens flyet står på bakken mellom flyvninger utenfor Skandinavia. Det var ikke omtvistet at de har plikt til å utføre nødvendige ryddeoppgaver under flyvningen, uavhengig av bestemmelsessted, og mens flyet står på bakken mellom flyvninger innenfor Skandinavia. NHO gjorde gjeldende styringsretten, at bestemmelsen var gammel og uklar, og at det var ulogisk med et geografisk skille her siden oppgavene var de samme. Avtalen med Norsk Kabinforening åpner ikke for et slikt skille, og det kan ikke ha vært partenes mening at kabinansatte på samme flyvning skal ha ulike arbeidsoppgaver avhengig av organisasjonstilknytning. Arbeidsretten kom til at kabinansatte etter Flykabinavtalen bare plikter å rydde kabinen mellom avganger innenfor Skandinavia. Partenes praksis tilsier at de har ment at den omtvistede bestemmelsen gjelder mens flyet står på bakken. Den geografiske avgrensingen følger da direkte av ordlyden. Denne forståelsen understøttes av forklaringene og tariffhistorien.

Dom 16. mars 2026 i

sak nr. 2025-20, AR-2026-7

Arbeidstakerorganisasjonen Parat (advokat Henrik Sæther Sørheim og advokat Christen Horn Johannessen) mot Næringslivets Hovedorganisasjon (NHO) mot Scandinavian Airlines System Denmark-Sweden-Norway (advokat Karoline Findalen Myhre).

Dommere: Tron Løkken Sundet, Hanne Inger Bjurstrøm, Arne Ringnes, Christopher Navelsaker, Bent Ove Hanasand, Jarl Yngve Glent, Karl Johan Kolltveit.

DOM

- (1) Spørsmålet i saken er om kabinansatte organisert i SAS Norge Kabinforening plikter å rydde kabinen mens flyet står på bakken mellom flyvninger utenfor Skandinavia.
- (2) **Sakens tariffrettslige ramme**
- (3) Partene er bundet av Flykabinavtalen 2024–2026 mellom NHO/NHO Luftfart/SAS på den ene siden og YS/Parat og SAS Norge Kabinforening (SNK) på den andre siden.
- (4) I § 1.2. A er det gitt bestemmelser om de kabinansattes arbeidsoppgaver:

«Tjenestens innhold

I den ansattes arbeidsområde inngår hovedsakelig å yte passasjerene den service som er påkrevet for deres sikkerhet, bekvemmelighet og trivsel om bord, samt å utføre alle nødvendige oppgaver om bord, samt bakketjeneste som har sammenheng med flytjenesten for øvrig. Dette omfatter også gateservice i direkte tilknytning til aktiv flytjeneste. Som nødvendig oppgave om bord i Skandinavia regnes også rydding, som innebærer fjerning av synlig 'waste', der dette er tidsmessig mulig og ikke til hinder for øvrige pålagte oppgaver.

På utestasjon skal bakkepersonell ivareta alt arbeid med 'Prepack'. Dvs. oppakking og utdeling av alle forhåndsbestilte varer, der dette er praktisk mulig. Dette gjelder kun IT charter.»
- (5) Bestemmelsen kom inn i Flykabinavtalen i 2006 og har vært uendret siden. Etter det opplyste var forhandlingene i 2006 preget av den nylige sammenslåingen mellom SAS og Braathens. Kabinansatte som hadde arbeidet i Braathens var i hovedsak organisert i SNK, mens de som kom fra SAS hovedsakelig var organisert i Norsk Kabinforening (NKF).
- (6) NHO/NHO Luftfart/SAS Braathens AS inngikk samtidig en overenskomst med NKF (NKF-overenskomsten). NKF-overenskomsten 2006–2008 § 3.1 «Tjenestens art og omfang» var likelydende med Flykabinavtalen § 1.2 A første og andre punktum. Ordlyden i bestemmelsens tredje punktum var imidlertid en annen og lød:

«Som nødvendig oppgave om bord regnes også rydding og klargjøring av kabinen ved bakkestopp.»
- (7) NKF-overenskomsten har heller ikke vært endret siden 2006 på dette punkt.
- (8) Det foreligger få opplysninger om bestemmelsens forhistorie. Det er fremlagt dokumentasjon som viser at SAS Braathens 29. mars 2006 sendte et forslag til avtaleutkast til Parat hvor § 1.2. A tredje punktum hadde samme ordlyd som § 3.1

tredje punktum i NKF-overenskomsten. Parats tilbakemelding var å stryke denne setningen i utkastet. Ut over dette er det ikke fremlagt skriftlig dokumentasjon fra forhandlingene som kan bidra til å belyse partenes intensjoner med denne.

Oppgjøret i 2006 gikk til mekling, men den omtvistede bestemmelsen er ikke omtalt i Riksmeklerens møtebok.

(9) **Nærmere om bakgrunnen for saken**

- (10) Partene er enige om at de kabinansatte plikter å utføre nødvendige ryddeoppgaver i kabinen under flyvninger både i og utenfor Skandinavia. Dette har vært praksis i hvert fall siden 2006.
- (11) Frem til august 2023 var de kabinansattes plikt til å rydde kabinen etter landing begrenset til innenlandsruter. Der hvor SAS hadde såkalte «knutepunkter», i Oslo, Stockholm og København, ble rydding og klargjøring av kabinen mellom flyvninger utført av eget bakkepersonell.
- (12) I 2023 lanserte SAS et nytt konsept for rydding av kabinen kalt «Cabin Tidy». Det følger av dette at de kabinansatte skal foreta nødvendig rydding i kabinen både mens flyet er i luften og etter landing. Ryddeoppgavene som skal utføres, er nedfelt i en egen servicehåndbok og avhenger av tilgjengelig tid og andre pålagte oppgaver. Ifølge SAS vil dette konseptet både gi økonomiske besparelser og øke selskapets punktlighet.
- (13) I juli 2023 ble de kabinansatte i SAS varslet om at «Cabin Tidy» skulle gjelde på flyvninger innenfor Skandinavia fra 14. august samme år. Senere, i januar 2024, besluttet selskapet at de kabinansattes plikt til å rydde kabinen etter dette konseptet også skulle gjelde utenfor Skandinavia, for «European regular flights with a scheduled flying time under 3 hours and 5 minutes».
- (14) De ansatte ble underrettet om denne utvidelsen i et eget «Nyhetsbrev» fra ledelsen. Her ble det tatt opp enkelte forhold ved den nye ordningen. Dette omfattet blant annet følgende spørsmål:

“May All Cabin Crew Members Perform Cabin Tidy outside Scandinavia?

No, we have two different union agreements in Norway:

- NKF union members may (just as members of the agreements valid in Denmark and Sweden) perform Cabin Tidy outside Scandinavia.
- SNK union members may not perform Cabin Tidy outside Scandinavia.”

- (15) Det ble avholdt lokalt tvistemøte 16. og 21. februar 2024. I protokollen fra møtet heter det blant annet:

«SAS:

Tariffbestemmelsen er gammel og regulerer forhold avtalt tilbake i Braathens. Etter en fornyet gjennomgang, kan ikke bedriften se at den regulerer noe hinder for at de som er omfattet av denne avtalen også kan utføre tjeneste slik det er beskrevet i Cabin Tidy trinn 2. Selskapet har derfor til hensikt å pålegge CC omfattet av denne avtalen de forpliktelser som følger av utvidelsen av Cabin Tidy.

SNK:

SNK er sterkt uenig i selskapets nye tolkning av avtaleteksten.

Bestemmelsen følger av § 1.2 bokstav A:

...

SNK viste til teksten i kollektivavtalen som beskriver tjenestens innhold, har vært uforandret i over 20 år. Ikke på noe tidspunkt har SAS ønsket å endre denne teksten i kollektivforhandlingene. SNK er ikke enig i at avtaleteksten kan tolkes på annen måte enn det som er blitt gjort tidligere, og derfor kan ikke crew pålegges å rydde flyene etter landing på flyvninger utenfor Skandinavia.

SAS har ved flere anledninger tilkjennegitt sitt syn på hvordan avtaleteksten skal tolkes, bl.a. i Cabin News Q&A. SAS har også informert om dette i bl.a. teamsmøter med pursergruppen.

SNK viste til prosessen med Cabin Tidy som startet med drøftelser i mars 2023. Her ønsket SAS en full utvidelse til å gjelde på europeiske flyvninger med flytid opp til 3.05. Dette ble ikke startet, og først i august fikk vi en utvidelse til å gjelde innenfor Skandinavia i henhold til den geografiske begrensningen i SNK sin avtale.

Fra februar 2024 ble ordningen med Cabin Tidy utvidet til å gjelde på europeiske flyvninger. I forkant av utvidelsen ble det tydelig informert fra SAS at denne utvidelsen ikke gjaldt SNK sine medlemmer på grunn av den geografiske begrensningen i kollektivavtalen.

SNK er sterkt kritisk til at SAS ikke vil opplyse om hvilken person eller avdeling som har tatt beslutningen om å tvinge igjennom selskapets nye tolkning av avtaleteksten.

SNK mener at SAS bryter inngåtte kollektivavtale med å pålegge SNK en utvidelse av Cabin Tidy trinn 2.»

- (16) Svein Henriksen, forhandlingssjef i SAS, sendte 26. februar 2024 ut følgende informasjon til de ansatte:

«Vi ønsker å informere om følgende vedrørende Cabin Tidy, fase 2, utenfor Skandinavia. Fra med onsdag 28. februar, skal Cabin Tidy utenfor Skandinavia, utføres av alle CC uavhengig av foreningstilhørighet.

I SAS Norge har vi hatt en særskilt problemstilling, da vi har to fagforeninger med noe ulik tekst knyttet til de forpliktelsene som følger tjenesten som CC. Innledningsvis ble denne teksten tolket å være til hinder for innholdet i utvidelsen av Cabin Tidy på rutene ut av Skandinavia.

Etter en grundigere gjennomgang av bestemmelsene har selskapet konkludert med at ingen av de to tariffavtalene i Norge er til hinder for den siste utvidelsen av Cabin Tidy. Bestemmelsen er en regulering som kom inn i avtalen før Braathen og SAS fusjonerte i Norge, og regulerer derfor etter selskapets syn andre forhold enn dagens Cabin Tidy.

Bestemmelsen er diskutert med foreningene og det er viktig for selskapet å få frem foreningen SNK er uenig i selskapets forståelse av tekstene. De har varslet oss om at de vil tviste selskapets forståelse etter de regler som gjelder for dette. Dette har selskapet respekt for. Tariffretten er slik at bedriftens syn på en bestemmelse er førende inntil tariffsystemet for tvistebehandling konkluderer annerledes. Det betyr at forpliktelsen for den enkelte CC følger bedriftens tolkning, og den enkelte CC må inntil avklaring forholde seg til selskapets tolkning av reglene.»

(17) 16. mai 2024 sendte SAS et forslag til SNK om å endre § 1.2.A tredje punktum, slik at bestemmelsen ble likelydende med NKF-overenskomsten. SNK avviste dette.

(18) Parat og NHO Luftfart avholdt tvistemøte 15. november 2024. Protokollen fra møtet lyder:

«Parat anfører:

Sentralt tvistemøte ble gjennomført 15. november hos NHO. Parat oppfattet at SAS var villige til å se på saken lokalt, slik at partene ble enige om å utsette ferdigstillelse av tvisteprotokoll. I perioden etter tvistemøte har arbeidstakerne lokalt forsøkt å komme i dialog med arbeidsgiver og bl.a. sendt over forslag til diskusjon/agenda for et møte, for å se om det kan være grunnlag for en løsning på konflikten. Arbeidsgiver har når dette skrives, 6. januar 2025, ikke kommet med noen tilbakemeldinger.

Parat opprettholder det som kom frem av den lokale tvisteprotokollen, og vil kort også presisere at SAS i denne saken bryter en bestemmelse de selv har vært med på å formulere – og som de ikke har tatt initiativ til å endre på i flere tarifforhandlinger. SAS kom med krav om å endre ordlyden under forhandlingene i 2024 etter at SAS først har endret langvarig og fast praksis og – ikke minst – brutt med den forståelse de selv har gitt uttrykk for skriftlig, ved flere anledninger.

NHO Luftfart anfører:

Saken ble ikke løst lokalt innen fristen og er fortsatt ikke løst. For øvrig vises det til SAS anførsler i lokal tvisteprotokoll som opprettholdes.»

(19) 29. april 2025 ble det avholdt tvistemøte mellom NHO/NHO Luftfart og SAS og YS/Parat og SNK. Partene kom ikke til enighet og viste til sine synspunkter i de tidligere tvisteprotokollene.

(20) Parat tok ut stevning for Arbeidsretten 23. juni 2025. Yrkesorganisasjonenes Sentralforbund har overdratt søksmålskompetanse til Parat i saken. NHO og Scandinavian Airlines System Denmark–Norway–Sweden NUF innga tilsvaer 28. august 2025. Hovedforhandling ble gjennomført 10. februar 2026. To parter og to vitner avga forklaring. Det ble for øvrig fremlagt slik dokumentasjon som fremgår av rettsboken.

(21) **Partenes påstandsgrunnlag og påstander**

(22) *Arbeidstakerorganisasjonen Parat* har i korte trekk anført:

(23) Partene er enige om at kabinpersonalet skal rydde i kabinen mens flyet er i luften. Det følger klart av ordlyden i § 1.2 A tredje punktum at denne plikten ikke gjelder når flyet står på bakken mellom flyvninger utenfor Skandinavia.

(24) Under tarifforhandlingene i 2006 foreslo SAS å innta en likelydende bestemmelse i Flykabinavtalen som den i NKF-overenskomsten § 3.1 tredje punktum. SNK avviste dette. Forskjellen i de to overenskomstene på dette punkt var derfor bevisst, og dette må få betydning for forståelsen av bestemmelsen.

- (25) Forklaringen fra SNKs representant under forhandlingene i 2006 understøtter dette. SNK var bekymret for økt arbeidsbelastning for sine medlemmer på utenlandsflyvninger, særlig knyttet til rydding og klargjøring for businesspassasjerer. Dette var bakgrunnen for kravet om å avgrense plikten etter bestemmelsen til flyvninger innenfor Skandinavia.
- (26) Selskapets etterfølgende adferd taler også for denne tolkningen. SAS har både i nyhetsbrev til de ansatte og i lokale tvisteforhandlinger gitt uttrykk for at «Cabin Tidy» ikke kan pålegges medlemmer i SNK med mindre Flykabinavtalen endres. SAS fremmet i 2024 et forslag om å endre den omtvistede bestemmelsen i tråd med ordlyden i NKF-overenskomsten. Dette ble avvist av SNK.
- (27) Det foreligger et klart tariffbrudd fra SAS side. De kabinansatte ble pålagt arbeidsoppgaver som arbeidsgiver var klar over at de ikke hadde plikt til å utføre. I tråd med Arbeidsrettens praksis krever derfor saksøker å få erstattet sine sakskostnader.
- (28) Det er nedlagt slik påstand:
- «1. Flykabinavtalen for SAS Norge Kabinforening (2024–2026) § 1.2 bokstav A skal forstås slik at kabinpersonalet ikke kan pålegges å rydde kabinen etter landing ved flyvninger utenfor Skandinavia.
2. Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden dømmes til å erstatte saksøkers sakskostnader.»
- (29) *Næringslivets Hovedorganisasjon og Scandinavian Airlines System Denmark–Norway–Sweden NUF* har i korte trekk anført:
- (30) SAS kan i kraft av styringsretten pålegge kabinansatte å utføre de aktuelle arbeidsoppgavene. Den omtvistede bestemmelsen er uklar, og kan derfor ikke begrense arbeidsgivers styringsrett på dette punkt.
- (31) Flykabinavtalen § 1.2 A beskriver overordnet de kabinansattes arbeidsoppgaver, men er ikke uttømmende. De ansatte plikter å gjøre alle «nødvendige oppgaver». Disse skal gjøres uavhengig av om flyet er i luften eller på bakken.
- (32) Bestemmelsen sier ikke noe om de ansattes plikter utenfor Skandinavia. Saksøkers forståelse bygger på en antitetisk tolkning som gjør bestemmelsen meningsløs. Ryddeoppgavene det er snakk om er svært begrensede, og de er de samme på flyvninger i og utenfor Skandinavia. Det er derfor ulogisk å behandle disse forskjellig. At kabinansatte på samme fly skal ha ulike arbeidsoppgaver avhengig av

organisasjonstilknytning kan heller ikke ha vært partenes mening. Tvert om viser forklaringene at partenes intensjon var å få et mest mulig likt avtaleverk etter sammenslåingen av selskapene.

- (33) Den omtvistede bestemmelsen har ikke en tilsvarende presisering som NKF-overenskomsten § 3.1 tredje punktum om at den gjelder mens flyet står på bakken, jf. formuleringen «om bord». En ren ordlydsfortolkning skulle derfor tilsi at de kabinansatte hverken plikter å rydde kabinen mens flyet står på bakken, eller under flyvninger utenfor Skandinavia. Det er ikke omtvistet mellom partene at kabinen skal ryddes mens flyet er i luften. Dette underbygger at man ikke kan legge avgjørende vekt på bestemmelsens ordlyd.
- (34) Det finnes ingen skriftlig dokumentasjon fra forhandlingene i 2006 som belyser hva partene har ment med bestemmelsen. SAS' forslag til avtaletekst under forhandlingene skulle sikre like arbeidsoppgaver for de kabinansatte, uavhengig av organisatorisk tilknytning. Hvorfor dette ble avvist av SNK er i liten grad belyst. Forklaringene på dette punkt spriker og kan ikke tillegges vesentlig betydning.
- (35) Bestemmelsen har ikke vært praktisert i tråd med saksøkers forståelse. Det gikk nesten 18 år før SAS benyttet adgangen til å pålegge de ansatte å rydde kabinen ved bakkestopp utenfor Skandinavia. I disse årene har kabinpersonalet ryddet kabinen under flyvninger uavhengig av destinasjon, og ved bakkestopp på innenriksflyvninger.
- (36) De vesentlige endringene luftfartsbransjen har vært igjennom siden 2006 må få betydning for forståelsen av bestemmelsen, og kan etter rettspraksis begrunne at de ansatte får nye oppgaver. Det følger videre av de kabinansattes arbeidskontrakter at arbeidsgiver har rett til å foreta endringer i deres «ansvarsområde, arbeidsoppgaver og stillingsbetegnelse».
- (37) Etter praksis fra Arbeidsretten skal sakskostnader bare tilkjennes i unntakstilfeller, når det foreligger et klart tariffbrudd. Denne saken gjelder forståelsen av en tariffbestemmelse, og gir ikke grunnlag for et slikt krav.
- (38) Det er nedlagt slik påstand:
- «1. De saksøkte frifinnes.**
- 2. Prinsipalt: Sakskostnader tilkjennes ikke.**
- Subsidiært: NHO og SAS tilkjennes sakens kostnader.»**

(39) **Arbeidsrettens merknader**

- (40) *Arbeidsretten* har kommet til at saksøker må gis medhold i påstandens punkt 1 og vil bemerke:
- (41) Retten skal ta stilling til om SAS kan pålegge de kabinansatte å rydde kabinen når flyet står på bakken mellom flyvninger utenfor Skandinavia. Partene er enige om at de ansatte plikter å rydde kabinen mens flyet er i luften uavhengig av bestemmelsessted, og mens det står på bakken mellom avganger innenfor Skandinavia.
- (42) Frem til 2023 var de kabinansattes plikt til å rydde kabinen mellom flyvninger begrenset til innenlandsruter. Denne plikten ble så utvidet til også å gjelde flyvninger innenfor Skandinavia. I august 2024 besluttet SAS at de kabinansatte også skulle ha denne oppgaven på flyvninger utenfor Skandinavia med estimert flytid under tre timer og fem minutter. Ryddeoppgavene som skal utføres følger av ordningen «Cabin Tidy». Partene er noe uenige om hvor belastende og tidkrevende disse oppgavene er. Dette har imidlertid ikke betydning for det spørsmålet retten skal ta stilling til.
- (43) Den omtvistede bestemmelsen lyder:
- «I den ansattes arbeidsområde inngår hovedsakelig å yte passasjerene den service som er påkrevet for deres sikkerhet, bekvemmelighet og trivsel om bord, samt å utføre alle nødvendige oppgaver om bord, samt bakketjeneste som har sammenheng med flytjenesten for øvrig. Dette omfatter også gateservice i direkte tilknytning til aktiv flytjeneste. Som nødvendig oppgave om bord i Skandinavia regnes også rydding, som innebærer fjerning av synlig «waste», der dette er tidsmessig mulig og ikke til hinder for øvrige pålagte oppgaver.»
- (44) De saksøkte anfører at SAS i henhold til styringsretten kan pålegge de kabinansatte å rydde kabinen ved bakkestopp utenfor Skandinavia og at den omtvistede bestemmelsen ikke er til hinder for dette.
- (45) Arbeidsgiver har i henhold til styringsretten rett til å organisere, lede, kontrollere og fordele arbeidet, innenfor de grenser som følger av lov, tariffavtaler eller andre avtaler. Spørsmålet i saken er om Flykabinavtalen § 1.2 A tredje punktum begrenser styringsretten for så vidt gjelder hvilke ryddeoppgaver de kabinansatte skal utføre. Bestemmelsens ordlyd, forhistorie og partenes etterfølgende opptreden tilsier etter rettens syn at dette er tilfellet.
- (46) Utgangspunktet etter § 1.2.A første punktum er at de kabinansatte skal yte passasjerene den service som er påkrevet for deres sikkerhet, bekvemmelighet og

trivsel om bord. I tillegg skal kabinansatte utføre «alle nødvendige oppgaver om bord». I den innledende beskrivelsen av arbeidsplikten skilles det ikke mellom situasjonen når flyet er på bakken eller i luften. Denne generelle beskrivelsen av arbeidsplikten blir til dels presisert og dels modifisert avslutningsvis i første punktum og av bestemmelsene i andre og tredje punktum.

- (47) Retten finner det ikke tvilsomt at partene i bestemmelsens tredje punktum har ment å regulere de kabinansattes arbeidsoppgaver mens flyet står på bakken. Praksis har hele tiden vært slik at de kabinansatte rydder kabinen under flyvningen, også utenfor Skandinavia. Partene har derfor indirekte lagt til grunn at den omtvistede bestemmelsen regulerer arbeidsoppgavene mellom flyavganger.
- (48) Det følger av § 1.2 A tredje punktum at de arbeidsoppgavene som her reguleres, og som faller inn under den kabinansattes arbeidsplikt, skal utføres på flyvninger innenfor Skandinavia. Bestemmelsen har etter sin ordlyd en klar geografisk avgrensning.
- (49) Det er fremlagt svært begrenset dokumentasjon fra forhandlingene i 2006 som belyser bestemmelsens forhistorie. Etter det opplyste var forhandlingene i 2006 preget av den nylige sammenslåingen mellom SAS og Braathens. Kabinansatte som hadde arbeidet i Braathens var i hovedsak organisert i SNK, mens de som kom fra SAS hovedsakelig var organisert i NKF. På bakgrunn av parts- og vitneforklaringene legger retten til grunn at partene var enige om at det var et mål å få etablert et mest mulig likt avtaleverk for de ansatte, uavhengig av organisatorisk tilknytning.
- (50) I SAS/Braathens tilbud til Parat i mars 2006 hadde bestemmelsen om kabinansattes arbeidsplikt samme ordlyd som NKF-overenskomsten § 3.1 tredje punktum. Dette forslaget innebar altså at ryddeplikten skulle være den samme etter begge overenskomstene, med andre ord en plikt til å rydde kabinen når flyet står på bakken uavhengig av hvor det befinner seg. SNK avviste forslaget. Dette tilsier at den geografiske avgrensingen til flyvninger i Skandinavia, som ble resultatet av forhandlingene, var uttrykk for et bevisst valg. Det foreligger ellers ingen skriftlig dokumentasjon fra forhandlingene som kan belyse bakgrunnen for at bestemmelsen fikk en slik geografisk avgrensning.
- (51) Daværende leder av SNK, som deltok i tarifforhandlingene i 2006, har forklart seg nærmere om hvorfor SNK ønsket å avgrense bestemmelsens anvendelsesområde

til flyvninger innenfor Skandinavia. Ifølge hennes forklaring var dette begrunnet med de faktiske omstendighetene som foreslå på forhandlingstidspunktet. Medlemmene i SNK kom i hovedsak fra Braathens. Selskapet hadde hovedsakelig innenlands- og charterflyvninger. Ryddeoppgavene mellom flyvningene innenlands var begrensede, og ved charterflyvninger ble disse utført av eget bakkepersonell. SAS hadde et helt annet rutetilbud med et stort innslag av internasjonale flyvninger. SNK fryktet derfor at sammenslåingen med SAS ville medføre økte arbeidsoppgaver for deres medlemmer i forbindelse med rydding og klargjøring av kabinen mellom flyvningene. Særlig gjaldt dette for ruter med businessklasse, noe som i hovedsak fantes på flyvninger utenfor Skandinavia.

- (52) Det foreligger ikke forhold som gir retten grunn til å betvile denne forklaringen, og at dette var bakgrunnen for SNKs avvisning av SAS forslag til avtaletekst under forhandlingene i 2006. Forklaringen underbygges av at den omtvistede bestemmelsen regulerer «rydding» av kabinene mens NKF-overenskomsten omfatter både rydding og «klargjøring» av denne.
- (53) Retten legger etter dette til grunn at den omtvistede bestemmelsen regulerer de kabinansattes arbeidsoppgaver mens flyet står på bakken mellom flyvninger. Etter ordlyden gjelder denne bare når flyet befinner seg i Skandinavia. Retten kan ikke se at det foreligger noen avgjørende holdepunkter for at bestemmelsen skal tolkes innskrenkende i lys av styringsretten på dette punkt.
- (54) At bestemmelsen er gammel, og at det har skjedd store endringer i flybransjen siden avtaleinngåelsen, kan ikke tillegges vekt. Bestemmelsen er nettopp ment å regulere den situasjonen som oppsto med utvidelsen av «Cabin Tidy» til flyvninger utenfor Skandinavia. At det gikk lang tid før SAS påla de kabinansatte slike ryddeoppgaver kan da ikke få betydning for tolkningen av bestemmelsen.
- (55) Parat har nedlagt påstand om sakskostnader. Arbeidstvistloven § 58 første ledd bestemmer at det ikke tilkjennes sakskostnader i saker for Arbeidsretten med mindre det foreligger «særlige grunner». Den klare hovedregelen i tvister om tolkning av tariffavtaler er at det ikke tilkjennes sakskostnader. Det er i stevningen opplyst at det ikke ville bli nedlagt påstand om sakskostnader fordi søksmålet gjaldt en tolkningstvist. Påstand om sakskostnader ble først fremsatt i prosesskriv 23. januar 2026 under henvisning til at de ansatte var pålagt å utføre ryddeoppgaver i strid med overenskomsten. Det er ikke nedlagt påstand om dom for tariffbrudd. Selv

om dette hadde vært gjort, er det klart at den foreliggende saken er en tolkningstvist hvor det ikke er grunnlag for å tilkjenne sakskostnader etter unntaksregelen i arbeidstvistloven § 58.

- (56) Arbeidsretten har etter dette kommet til at saksøker må gis medhold i påstandens punkt 1.
- (57) Dommen er enstemmig.

SLUTNING

1. Flykabinavtalen for SAS Norge Kabinforening 2024–2026 § 1.2. A skal forstås slik at kabinpersonalet ikke kan pålegges å rydde kabinen etter landing ved flyvninger utenfor Skandinavia.
2. Sakskostnader tilkjennes ikke.

Tron Løkken Sundet
(sign.)

Hanne Inger Bjurstrøm
(sign.)

Arne Ringnes
(sign.)

Christopher Navelsaker
(sign.)

Bent Ove Hanasand
(sign.)

Jarl Yngve Glent
(sign.)

Karl Johan Kolltveit
(sign.)