



ARBEIDSRETTEN

DOM

Avsagt: 18. november 2021

Saksnr.: 11/2021

Lnr.: AR-2021-35

Dommere: Tron Løkken Sundet
Hanne Bjurstrøm
Georg Fr. Rieber-Mohn
Tor-Arne Solbakken
Niels Selmer Schweigaard
Unni Rasmussen
Bent Ove Hanasand

Saken gjelder: Tvist vedrørende arbeidstidsordning – fastsettelse av skiftplaner.

Norsk Flytekniker Organisasjon

Advokat Thomas Benson

mot

1. Næringslivets Hovedorganisasjon
2. SAS Scandinavian Airlines System
Denmark-Norway-Sweden

Advokat Aleksander Rød

DOM

- (1) Saken gjelder forståelsen av Flyteknikeroverenskomsten pkt. 8.2.1 og pkt. 10.1.2 om krav om forhandlinger ved fastsettelse av skiftplan.
- (2) **Sakens tariffrettslige ramme**
- (3) Partene er bundet av Flyteknikeroverenskomsten for tariffperioden 2020-2022 mellom Næringslivets Hovedorganisasjon (NHO) og NHO Luftfart på den ene siden, og Norsk Flytekniker Organisasjon (NFO) på den andre siden.
- (4) Overenskomstens § 8 har bestemmelser om ordinær arbeidstid, og pkt. 8.2 lyder:

«8.2 Ordinær arbeidstid

8.2.1 Ved fastsettelse av arbeid og hviletider skal det forhandles med de tillitsvalgte.

8.2.2 Den ordinære arbeidstid skal ikke overstige gjennomsnittlig 37,5 timer pr. uke. Den daglige arbeidstid legges i tiden mellom kl. 06.00 og kl. 17.00 de første 5 virkedager i uken, og med like lang arbeidstid pr. dag. Hvor saklige grunner gjør det nødvendig, kan ordinær arbeidstid legges til lørdager mellom kl. 06.00 og kl. 13.00. »
- (5) Overenskomstens § 10 har bestemmelser om «Skiftarbeid» og lyder:

«10.1 Arbeidstid

10.1.1 Det skal være adgang til å anvende skiftarbeid, jfr. Arbeidsmiljøloven.

For vanlig 2-skiftarbeid skal arbeidstiden etter Riksmeglingsmannens forslag fra 1976 VII, justert i 1986, være gjennomsnittlig 36,5 timer pr. uke.

For sertifisert personell som overføres til skiftarbeid, kan arbeidstiden legges når som helst i døgnet når dette ikke strider mot Arbeidsmiljøloven.

Ved skiftarbeid hvor arbeidstiden for et skift er fordelt over to døgn, regnes døgnet med minst arbeidstimer som fridag, hvis ikke annet er avtalt.

...

10.1.2 Ved fastsettelse av skiftplan skal det forhandles med de tillitsvalgte. Ved igangsetting av skift skal det på forhånd konfereres med de tillitsvalgte.»
- (6) **Tariffhistorikken**
- (7) Autoriserte Flymekanikers Forening (AFF), nå Norsk Flytekniker Organisasjon (NFO), var frem til 1970 underlagt overenskomsten mellom Norsk Arbeidsgiverforening og blant andre SAS, region Norge på den ene siden, og Landsorganisasjonen i Norge og Norsk Jern- og metallarbeiderforbund på den andre siden (Flyoverenskomsten).
- (8) Flyoverenskomsten av 1946 mellom Norsk Arbeidsgiverforening (NAF) og Det Norske Luftfartsselskap A/S på den ene siden, og Arbeidernes Faglige Landsorganisasjon (LO), Norske jern- og Metallarbeiderforbund og vedkommende avdeling av forbundet på den

andre siden, omfattet blant andre de arbeidstakerne som i dag er bundet av Flyteknikeroverenskomsten. Overenskomstens § 6 f) lød:

«Ved fastsettelse av arbeids- og hviletider skal det forhandles med arbeidernes tillitsmenn.»

(9) Paragraf 7 hadde bestemmelser om «Overtidsarbeid og skiftarbeid» og § 7 e) lød:

«Arbeidstid for arbeidere hvis arbeidstid faller utenom normal verkstedtid, eventuelt skiftplan, fastsettes i samråd med arbeidernes tillitsmenn.»

(10) I 1970 ble det inngått egen overenskomst mellom NAF og SAS region Norge på den ene siden, og AFF på den andre siden. Det heter i § 6 «Ordinær arbeidstid»:

«a) Den ordinære arbeidstidas lengde må i gjennomsnittet ikke overstige 42 1/2 effektive timer pr. uke med mindre vedkommende myndighets tillatelse til forandring foreligger. For linjestasjoner innenlands med mindre enn 10 manns vedlikeholdspersonell ansatt ved bedriften, se § 9.

b) Den ordinære arbeidstid for dagarbeidere skal i de 5 første virkedager i uken legges mellom kl. 06.00 og kl. 17.00. Lørdager i tiden mellom kl. 06.00 og kl. 14.00.

For arbeidere som overføres til skiftarbeid, kan arbeidstiden legges når som helst i døgnet, jfr. for øvrig Arbeidervernlovens bestemmelser.

...

d) Ved fastsettelse av arbeids- og hviletider skal der forhandles med arbeidernes tillitsmenn.»

(11) Overenskomstens § 8 «Skiftarbeid» lød:

«a) Når skiftarbeid kommer til anvendelse, skal det i samråd med arbeidernes tillitsmenn fastsettes skiftplan.»

(12) I Flyteknikeroverenskomsten av 1972 ble bestemmelsene om ordinær arbeidstid og skiftarbeid flyttet til henholdsvis §§ 7 og 9 i overenskomsten. For øvrig var den likelydende med overenskomsten fra 1970.

(13) I Flyteknikeroverenskomsten av 1974 ble bestemmelsen om ordinær arbeidstid flyttet tilbake til § 6, uten at den ble endret innholdsmessig. Bestemmelsen om skiftarbeid i § 8 ble endret til:

«a) Det skal være adgang til å anvende 2-og 3-skiftarbeid. (Jfr. Arbeidervernlovens §§ 19, 20, 21 og 22).

Hvor arbeidstiden i henhold til gjeldende bestemmelser er nedsatt til 40 timer pr. uke, skal lønnen for aut. mek. som går over fra 42 1/2 timers uke til 40 timers uke, tillegges 6,25%. For månedslønnede blir lønnen uforandret.

Ved fastsettelse av skiftplan skal det forhandles med de autoriserte flymekanikernes tillitsmenn.

Ved igangsetting av skift skal det på forhånd konfereres med de autoriserte flymekanikernes tillitsmenn.»

(14) Bestemmelsene er likelydende med gjeldende Flyteknikeroverenskomst. De endringene som er gjort i Flyteknikeroverenskomsten etter 1974, er uten relevans for den aktuelle saken.

(15) Det er fremlagt dokumentasjon for at selv om AFF fra 1970 inngikk egen overenskomst med NAF og SAS, region Norge, så var det en forutsetning mellom partene at det var de samme lønns- og arbeidsvilkår som skulle gjelde etter Flyteknikeroverenskomsten og Flyoverenskomsten, (overenskomst mellom Braathens SAFE A/S, SAS, region Norge, Fred Olsens Flyselskap A/S, Widerøes Flyselskap og Norsk Arbeidsgiverforening på den ene siden, og Landsorganisasjonen i Norge og Jern og Metallarbeiderforbund på den andre siden).

(16) I Flyoverenskomsten av 1986 ble kravet om forhandlinger før fastsettelse av skiftplaner tatt ut, og § 8 om skiftarbeid lød:

«a) Det skal være adgang til å anvende 2- og 3-skiftarbeid. (Jf. Arbeidsmiljøloven).

...

Ved igangsetting av skift skal det på forhånd konfereres med arbeidstakernes tillitsmenn. Fra konferansen skal det settes opp referat.»

(17) Flyoverenskomsten for tariffperioden 2020–2022 mellom NHO og Norsk Luftfart på den ene siden, og LO og Fellesforbundet på den andre siden, har i § 3.1 bestemmelser om arbeidstid, og lyder:

«3.1.1 Arbeids og hviletider

Ved fastsettelse av arbeids- og hviletider skal det forhandles med arbeidstakernes tillitsvalgte.

3.1.2 Ordinær arbeidstid

Den ordinære arbeidstiden skal ikke overstige gjennomsnittlig 37,5 timer pr. uke. Den daglige arbeidstiden legges mellom kl 06.00 og kl 17.00 de første fem virkedager i uken, og med like lang arbeidstid pr. dag. Hvor saklige grunner gjør det nødvendig, kan ordinær arbeidstid legges til lørdager mellom kl 06.00 og kl 12.00.

3.3.3 Skiftarbeid

For arbeidstakere som arbeider skift kan arbeidstiden legges når som helst i døgnet når det ikke strider mot gjeldende lov.»

(18) Verkstedsoverenskomsten av 1970 hadde i §§ 7 og 8 bestemmelser om henholdsvis ordinær dagsarbeidstid og skiftarbeid, og lød:

«Ordinær arbeidstid

...

b) Ved fastsettelse av arbeids- og hviledager skal det forhandles med arbeidernes tillitsmenn.

c) Hvis enighet ikke oppnås, gjelder følgende arbeidstid:

...

Skiftarbeid

a)

...

Ved fastsettelse av skiftplan skal det forhandles med arbeidernes tillitsmenn.»

- (19) Verkstedsoverenskomsten av 1972 og 1974 er likelydende på disse punktene, med det unntak at det i overenskomsten av 1974 kom inn et krav om at det skal konfereres med de tillitsvalgte før igangsetting av skiftplan.
- (20) Industriooverenskomsten for tariffperioden 2020-2022 har i § 5.2 bestemmelser om skiftarbeid som lyder:
- «5.2.1**
...
Ved fastsettelse av skiftplan skal det forhandles med arbeidstakernes tillitsvalgte.
Før beslutning om igangsetting av skift skal det på forhånd drøftes med arbeidstakernes tillitsvalgte.»
- (21) Luftfartsoverenskomsten mellom HK og NHO for 2020-2022 har i avsnitt 23 utfyllende bestemmelser om skiftarbeidstidens lengde og inndeling, og pkt. 231.1 lyder:
- «Hvis enighet om ny skiftplan eller endring i bestående skiftplan ikke oppnås under forhandlinger med de tillitsvalgte, treffer bedriften avgjørelsen om den plan det skal arbeides etter.»**
- (22) Flyavtalen mellom NHO/NHO Luftfart og YS/Parat for tariffperioden 2020–2022, har tilsvarende bestemmelse som i pkt. 231.1 i Luftfartsoverenskomsten.
- (23) **Nærmere om partene og den underliggende tvisten om endring av skiftplan ved SAS Denmark-Norway-Sweden (SAS)**
- (24) Bakgrunnen for tvisten er innføring av skiftplan etter arbeidsmiljølovens bestemmelser for flyteknikere ansatt i SAS. SAS opererer flygninger innenriks i de skandinaviske landene, til de fleste større byer i Europa og til sentrale destinasjoner utenfor Europa. Morselskapet er det svenske selskapet SAS AB som eier de tre nasjonale selskapene SAS Denmark AS, SAS Norge AS og SAS Sverige AB, som igjen eier konsortsiet Scandinavian Airline System Denmark-Norway-Sweden. SAS sysselsetter flyteknikere som arbeider med vedlikehold og reparasjon av selskapets fly. Arbeidet som flytekniker foregår helkontinuerlig, til alle døgnets tider gjennom hele året. Denne organiseringen av arbeidet er en konsekvens av at vedlikehold må gjøres når flyene ikke er i drift.
- (25) I 2020 konkluderte SAS med at det var nødvendig å gjøre noe med den vanskelige økonomisk situasjonen i selskapet, en situasjon som ble ytterligere akselerert som følge av koronapandemien. Dette resulterte i at selskapet ved e-post til NFO den 25. september 2020 sa opp gjeldende skiftplan, med utløp den 30. november 2020, og gjeldende ferieavtale, med varighet ut ferieåret 2020.
- (26) Den 17. desember 2020 ble det avholdt forhandlingsmøte mellom NHO/NHO Luftfart og NFO. Det heter i protokollen blant annet:

«NFO mener at de skiftplanen som ble iverksatt med oppstart 1. desember 2020 er tariffstridig. NFO viser til at en innførsel av en fremforhandlet skiftplan som avviker fra Flyteknikeroverenskomsten kapittel 8, punkt 8.2.2 er tariffstridig. Overenskomstens 8.2.1 og 10.1.2 beskriver at arbeidstid og skiftplaner skal forhandles og at det vil være 8.2.2 sine rammer som er førende uten enighet.

...

NHO Luftfart mener at det ikke er iverksatt en tariffstridig skiftplan den 1. desember 2020. Selv om bestemmelsene i tariffavtalen anvender ordet forhandling innebærer dette ikke at arbeidsgiver er avskåret fra å iverksette nye skiftplaner der man etter forhandlinger ikke kommer til enighet. Ordet «forhandling» i avtalen må, slik NHO Luftfart ser det, i denne sammenheng leses som en «utvidet drøftelsesplikt.»

- (27) I protokoll fra et møte 2. juni 2021 mellom SAS og NFO/VKL/Lederne om effektiviseringstiltak i virksomheten heter det blant annet:

«Selskapets mål for prosessen har vært å fremforhandle en kostnadsreduksjon tilsvarende 15%. Dette som en del av en helhetlig plan for hele SAS, for å sikre nødvendig finansiering og for å kunne være styrket i den kommende konkurransen.

Partene har siden den gang gjennomført et stort antall møter for å forsøke å etablere en ny skiftplan og ny ordning for ferie/fritid. I denne sammenheng er det avholdt en rekke møter mellom ledelsen SAS teknisk og fagforeningene (VKL, NFO, Lederne), samt at koordinerende verneombud har vært tilstede i en rekke møter i perioden nov-des 2020.

...

Foreningene har i prosessen lagt som en forutsetning for avtale om ny skiftplan, at selskapet måtte gjeninnføre den oppsagte ferieordningen. Så lenge ikke selskapet reverserte denne oppsigelsen, ville det ikke være aktuelt å etablere noen avtale om gjennomsnittsberegnet skiftplan eller andre besparende tiltak.»

- (28) Tvisteforhandlinger mellom NHO/SAS og NFO ble gjennomført den 11. mai og 18. juni 2021. Signert protokoll fra forhandlingene forelå 28. september 2021. I protokollen heter det blant annet:

«Partene lokalt har etter forhandlinger ikke kommet til enighet om ny skiftplan. NFO aksepterer ikke videreføring av eksisterende skiftordning frem til ny plan var etablert, og SAS iverksatte derfor skiftplan i henhold til arbeidsmiljølovens arbeidstidsbestemmelser med effekt fra den 1.12.2020.

...

NFO anfører at Flyteknikeroverenskomsten pkt. 8.2.1 og pkt. 10.1.2 skal forstås slik at ordet «forhandles» krever at partene må oppnå enighet om ny skiftplan. Dersom partene ikke oppnår enighet, skal pkt. 8.2.2 komme til anvendelse. NFO er derfor ikke enig i at bestemmelsen kan forstås som en «utvidet drøftingsplikt» slik NHO har anført under forhandlingene. Overenskomstens ordlyd og den spesifikke reguleringen av arbeidstiden i pkt. 8.2.2 taler mot en slik forståelse. Det ville da heller ikke være naturlig å foreta et slikt skille mellom «forhandles og konfereres» i overenskomstens pkt. 10.1.2.

...

NHO anfører at Flyteknikeroverenskomsten §§ 8.2.1 og 10.1.2 pålegger partene en utvidet drøftelsesplikt ved fastsettelse av arbeids- og hviletider, men ingen plikt til å oppnå enighet. NHO er av den oppfatning at «forhandle» ikke innebærer et krav om enighet, og at SAS ikke er forhindret til å iverksette ny skiftplan uten samtykke fra NFO. En omvendt tolking av bestemmelsen vil innebære at de tillitsvalgte kan motsette seg enhver skiftplan og at arbeidstiden da i praksis overlates til de tillitsvalgte å fastsette. Dette har ikke vært partenes forståelse. En forståelse av forhandlingsbestemmelsene som innebærer at arbeidsgiver har frasagt seg styringsretten krever etter NHOs syn klare holdepunkter.

NFO mener at dersom partene ikke blir enige etter § 8.2.1, så skal arbeidstakerne kun gå dagsarbeid etter § 8.2.2. Etter NHOs syn er dette klart i strid med både ordlyden og overenskomstens system. Det vises særlig til § 10.1.1 som fastsetter at det «skal» være anledning

til å benytte skiftarbeid etter arbeidsmiljølovens bestemmelser. Situasjonen i denne saken er nettopp at SAS har fastsatt skiftplan etter arbeidsmiljølovens bestemmelser i mangel av enighet med de lokale tillitsvalgte.

...

Partene kom ikke til enighet.»

- (29) Etter at stevning var inngitt til Arbeidsretten avholdt NHO/SAS og NFO nytt forhandlingsmøte 1. oktober 2021. I protokollen herfra heter det blant annet:

«NFO innga stevning til Arbeidsretten den 16. april 2021 og la ned påstand om at:

1)» *Permittering iverksatt i WTS og SAS 20. mars 2020 og deretter 28. april 2020 i SAS er tariffstridig», og 2) «Skiftplan iverksatt 1. desember 2020 i SAS er tariffstridig». Saken om permittering ble deretter satt i bero etter gjennomført planmøte i Arbeidsretten.*

...

NHO anførte at NFO og SAS-tillitsvalgte hadde gjennomført ulovlig arbeidskamp ved at de tillitsvalgte motsatte seg å inngå avtale om skiftplan på bakgrunn av en oppsagt ferieordning for flyteknikerne. I tillegg viste NHO til at NFO hadde gjort seg skyldig i flere brudd på Hovedavtalen § 2-3.

...

Partene er nå blitt enige om følgende;

- 1) NFO trekker saken som omhandler påstandspunkt 1) ovenfor. NFO er enig i at alle krav omhandlet i denne saken er opp og avgjort med virkning for NFO og medlemmene, og forplikter seg til ikke å forfølge denne videre. NFO sender inn prosesskriv til Arbeidsretten straks etter denne protokollen er inngått der det meddeles at saken trekkes og derfor begjæres hevet av NFO.
- 2) NHO forplikter seg til ikke å forfølge anførselen som gjelder ulovlig aksjonering i forbindelse med forhandling om skiftplan slik dette er beskrevet i tilsvaret. Videre forplikter NHO seg til å ikke forfølge anførselen om brudd på Hovedavtalens § 2-3. Dette innebærer at alle krav som er omfattet av nevnte anførsel anses som opp og avgjort av NHO og SAS. Straks etter protokollen er inngått skal NHO meddele i prosesskriv til Arbeidsretten at anførselene er frafalt og at de ikke kommer til å bli forfulgt videre i saken.
- 3) Partene er enige om at denne protokollen ikke har noen innvirkning på den gjenværende tvisten i sak 11/2021 om forståelsen av bestemmelsene i Flyteknikeroverenskomsten slik dette er beskrevet i stevning, tilsvaret og prosesskriv.»

- (30) I prosesskrift fra NHO ved advokat Rød den 1. oktober 2021, fremgår det at partene er enige om å begrense saken for Arbeidsretten i tråd med ovennevnte protokoll. Saken heves for så vidt gjelder påstandens punkt nr. 1 i stevningen datert 16. april 2021.
- (31) Hovedforhandling ble gjennomført 19. og 20. oktober 2021. To partsrepresentanter og fire vitner avga forklaring.
- (32) **Partenes påstandsgrunnlag og påstander**
- (33) *Norsk Flytekniker Organisasjon* har i korte trekk anført:
- (34) Flyteknikeroverenskomsten pkt. 8.2.1 og pkt. 10.1.2 skal forstås slik at ordet «forhandlinger» krever at partene må oppnå enighet om ny skiftplan. Dersom partene ikke oppnår enighet, er det bestemmelsene om arbeidstid i pkt. 8.2.2 som kommer til

anvendelse på arbeidstiden. Siden partene ikke var enige om ny skiftplan, er den skiftplanen som arbeidsgiver iverksatte fra 1. desember 2020, og som avviker fra den arbeidstidsordningen som følger av pkt. 8.2.2, tariffstridig.

- (35) Partene har i overenskomstens pkt. 10.1.2 brukt ordet «forhandles» i motsetning til drøftes eller konfereres. Ordvalget tilsier at partene må oppnå enighet gjennom forhandlinger om skiftplaner. Dette i motsetning til hva som kreves ved igangsetting av skiftplaner, hvor det er tilstrekkelig å konferere med de tillitsvalgte på forhånd. Bruken av ulike ord må bety at det er en bevisst meningsforskjell. Kravet om forhandlinger kan ikke forstås som en utvidet drøftelsesplikt. Overenskomstens ordlyd sammenholdt med den spesifikke reguleringen av arbeidstiden i pkt. 8.2.2, taler mot NHOs tolkning.
- (36) I overenskomsten fra 1974 ble kravet om forhandlinger tydeliggjort. Det må også vektlegges at bestemmelsen med unntak av mindre språklige korrigeringer har vært uforandret siden 1976.
- (37) I prinsippet har arbeidsgiver på dette punkt frasagt seg styringsretten. De tillitsvalgte har i praksis alltid bidratt til at skiftplaner som ivaretar virksomhetens behov har kommet på plass. Det har derfor ikke tidligere vært konflikt rundt denne bestemmelsen. Den skiftplanen som nå er innført, basert på bestemmelsene i arbeidsmiljøloven, er ikke tilpasset denne typen virksomhet vi her har med å gjøre.
- (38) Det er ikke riktig at Flyteknikeroverenskomsten er en blåkopi av Flyoverenskomsten, da disse avtalene har ulik utforming på dette punktet. Andre avtaler har også annen regulering av spørsmålet: Flyavtalen gir arbeidsgiver en uttrykkelig rett til å treffe avgjørelse om ny skiftplan dersom partene ikke oppnår enighet. Det samme følger av Luftfartsoverenskomsten. De øvrige overenskomstene de saksøkte har trukket frem, er uten relevans for tolkningen av Flyteknikeroverenskomsten. Ingen av disse inneholder en spesifikk regulering av arbeidstiden dersom partene ikke kommer til enighet, slik Flyteknikeroverenskomsten gjør i pkt. 8.2.2.
- (39) De saksøkte har vist til en del tidligere avgjørelser fra Arbeidsretten som støtte for sitt syn på kravet til forhandlinger. Ingen av disse er direkte anvendelige for den foreliggende saken. I AR-2021-13 (Tine Meierier) var LO enig i at forhandlingsforløpet etter Hovedavtalens § 2-3 og kapittel IX var et alternativ til enighet for å kunne innføre skiftordning.
- (40) Det er nedlagt slik påstand:

«1. Flyteknikeroverenskomsten pkt. 8.2.1 og pkt. 10.1.2 skal forstås slik at ordet «forhandles» krever at partene må oppnå enighet om ny skiftplan. Dersom partene ikke oppnår enighet, skal pkt. 8.2.2 komme til anvendelse.

2. Skiftplan iverksatt 1. desember 2020 i SAS Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden er tariffstridig.»

- (41) *Næringslivets Hovedorganisasjon og SAS Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden* har i korte trekk anført:
- (42) Overskriften i § 10 om «Skiftarbeid» gir en uttømmende regulering av overenskomstens rammer for slikt arbeid. Det er ikke noen holdepunkter for NFOs kobling av bestemmelsen til dagarbeidstidsbestemmelsen i § 8 pkt. 8.2.1 eller pkt. 8.2.2. Ordlyden i bestemmelsen er klar, det «skal» være adgang til skiftarbeid etter arbeidsmiljølovens bestemmelser. Det vises også her til pkt. 10.1.1 tredje avsnitt om at arbeidstiden for skiftarbeidere kan legges når som helst på døgnet, når det ikke strider mot arbeidsmiljøloven. Ordlyden er derfor uforenlig med NFOs standpunkt om at flyteknikerne blir dagarbeidere ved manglende enighet om skiftplaner.
- (43) Den naturlige forståelsen av uttrykket «forhandles» er ikke at det skal oppnås enighet. Bestemmelsen er en saksbehandlingsregel som pålegger partene å gjennomføre reelle forhandlinger om nødvendigheten av skiftarbeid og den konkrete inndelingen av arbeidstiden. Lokal praksis innebærer ingen endringer i hvordan overenskomsten er å forstå, jf. ARD-1954-124 (Greaker Cellulosefabrik).
- (44) Kravet om at det skal konfereres med de tillitsvalgte før «igangsetting av skift» er ikke relevant for hvordan forhandlingskravet etter pkt. 10.1.2 første punktum er å forstå, da man her har å gjøre med to helt forskjellige situasjoner.
- (45) Arbeidsrettens praksis støtter NHOs forståelse av overenskomsten. Det vises til AR-2021-13 (Tine Meierier), hvor retten la til grunn at det ikke kunne oppstilles et krav om enighet før skiftplan kunne iverksettes, jf. særlig avsnitt 50–52 og 54. Det vises også til AR-2019-4 (Kantarellen), ARD-1998-37 (Bærumsbuss), ARD-1961-103 (Electric Furnace) og ARD-1998-298 (apotek), hvor det ble lagt til grunn at det ikke var oppstilt noe krav til enighet selv om ord som «forhandlinger» og «fastsettes» var brukt i overenskomsten.
- (46) Tariffhistorien og reelle hensyn underbygger saksøktes standpunkt. NFOs standpunkt innebærer at arbeidsgiver har frasagt seg betydelige deler av virksomhetsstyringen. Om det var tilfellet, ville det fremgått eksplisitt av ordlyden eller tariffhistorien. Tariffhistorien viser at Flyteknikeroverenskomstens bestemmelser om skift og dagarbeid er blåkopier av tilsvarende bestemmelser i Flyoverenskomsten og Verkstedsoverenskomsten. De

omtvistede bestemmelsene har med andre ord ikke blitt forhandlet frem av NFO. Når ordningen på de øvrige overenskomstene har vært at det ikke kreves enighet, er det ikke grunnlag for å si at det gjelder et krav om dette innenfor flyteknikeroverenskomsten. Det er en alminnelig presumsjon for at arbeidsgiver kan foreta endringer i arbeidstidens plassering, og det er det motsatte som krever klare holdepunkter. NFOs forståelse av overenskomsten ville medføre en umulig situasjon for driften, da flyselskapene er helt avhengig av skiftarbeid for teknikerne.

(47) Det er nedlagt slik påstand:

«De saksøkte frifinnes.»

(48) **Arbeidsrettens merknader**

(49) Arbeidsretten er kommet til at de saksøkte må frifinnes og vil bemerke:

(50) Saken gjelder hvorvidt fastsettelse av skiftplan etter Flyteknikeroverenskomsten pkt. 10.2.1 forutsetter enighet mellom partene, og følgelig om den skiftplanen som arbeidsgiver ensidig iverksatte 1. desember 2020 er tariffstridig.

(51) Det følger av pkt. 10.1.2 at det ved fastsettelse av skiftplan skal «forhandles» med de tillitsvalgte, og at «[v]ed igangsetting av skift skal det på forhånd konfereres med de tillitsvalgte». Saksøker har anført at ordene «forhandle» og «konferere» her er brukt for å få frem skillet mellom det å etablere en skiftplan, som krever enighet mellom partene, og oppstart av en skiftplan, som kun krever en drøftelse med de tillitsvalgte.

(52) «Forhandlinger» kan etter sin ordlyd både forstås som et krav om enighet, eller som et krav om drøftelser mellom partene med sikte på å oppnå enighet, jf. AR-2021-13 (Tine Meierier) avsnitt 50, hvor Arbeidsretten kom til at overenskomstens krav om forhandling, ikke kunne innebære et absolutt krav om enighet.

(53) Det følger av ordlyden i Flyteknikeroverenskomsten pkt. 10.1.1 at det skal være adgang til å anvende skiftarbeid innenfor de rammer som følger av arbeidsmiljøloven. Pkt. 10.1.1 tredje ledd synes å legge til grunn at virksomheten skal kunne benytte skiftarbeid, jf. presiseringen for tilfeller hvor personell «overføres til skiftarbeid». Parts- og vitneforklaringene fra begge sider har også uttalt seg entydig om at flyteknikernes arbeidsoppgaver i praksis må innbefatte skiftarbeid, og at dette er gjeldende arbeidstidsordning for virksomheten. Adgangen til å pålegge skiftarbeid fremgår også av de fremlagte individuelle arbeidsavtalene i virksomheten.

- (54) Saksøkers forståelse av forhandlingskravet i pkt. 10.1.2 vil innebære at det ikke kan fastsettes skiftplaner for virksomheten med mindre partene er enige om dette. Denne forståelsen står i motstrid til ordlyden og forutsetningene om skiftarbeid i pkt. 10.1.1. Saksøkers anførsel om at overenskomsten må forstås slik at man ved manglende enighet om skiftplan må falle tilbake på bestemmelsene om ordinær arbeidstid i pkt. 8.2.2 finner retten ingen støtte for. Paragrafene 8 og 10 regulerer to ulike forhold, henholdsvis ordinær arbeidstid og skiftarbeid. Den naturlige forståelse av § 10 er at arbeidsgiver fastsetter skiftplanen, innenfor rammene av arbeidsmiljølovens bestemmelser, dersom partene ikke blir enige om skiftplanen.
- (55) Saksøkers anførsel om at partene alltid tidligere har funnet en løsning, kan ikke tillegges vekt. For det første er det ikke fremlagt noen bevis for at denne problemstillingen tidligere har kommet på spissen mellom partene. For det andre kan dette bare være et utslag av at det har vært reelle forhandlinger om ordningen, og partene har nedfelt dette i en avtalt ordning, som er mer fordelaktig for begge parter enn en skiftordning innenfor lovens alminnelige regler.
- (56) Det er ingen holdepunkter i den fremlagte tariffhistorien som tilsier et annet resultat. Flyteknikeroverenskomsten har sin bakgrunn fra Flyoverenskomsten, og disse overenskomstene hadde i en lang periode likelydende bestemmelser på det omtvistede punkt. Bevisføringen fra de saksøktes side har vist at det aldri har vært lagt til grunn et krav om enighet for å fastsette skiftplaner, hverken etter Flyoverenskomsten eller Verkstedsoverenskomsten (nå Industriooverenskomstens VO-del). Disse avtalene har tilsvarende ordlyd som i pkt. 10.1.2. Saksøkers bevisførsel gir ingen holdepunkter for at bestemmelsene skal ha ulikt innhold.
- (57) Det nærmere kravet til innhold av de forhandlingene som skal gjennomføres på grunnlag av overenskomstens pkt. 10.1.2 er ikke omtvistet i saken. Det følger av dette at de saksøkte må frifinnes etter begge punkter i påstanden.
- (58) Dommen er enstemmig.

SLUTNING I KJENNELSE

Saken heves for så vidt gjelder påstandspunkt nr. 1 i stevning datert 16. april 2021.

DOMSSLUTNING

De saksøkte frifinnes.

Tron Løkken Sundet
(sign.)

Hanne Bjurstrøm
(sign.)

Georg-Fr. Rieber-Mohn
(sign.)

Tor-Arne Solbakken
(sign.)

Niels Selmer Schweigaard
(sign.)

Unni Rasmussen
(sign.)

Bent Ove Hanasand
(sign.)

Riktig utskrift bekreftes: