



ARBEIDSRETTE

Lønnstillegg - særavtale. Hovedavtalen. Prosess - avvisning.

Saken gjaldt avvikling av administrasjonstillegg som var blitt utbetalt til administrerende skipsførere som hadde hatt ansvar og oppgaver som ikke var knyttet til det enkelte skift på skiftgående ferger. Tillegget ble avviklet da rollen som administrerende skipsfører ble avviklet. Tillegget fulgte av en lokal særavtale, Fastlønnsavtalen, som har hjemmel i Overenskomst for skipsførere og styrmenn på passasjerskip i lokalfart. Basert på ordlyd og tariffhistorien kom Arbeidsretten til at kjernen i rollen som administrerende skipsfører var det koordinerende ansvaret som ble lagt til de skipsførerne som ble utpekt til rollen. Selv om enkelte av oppgavene som var blitt utført av administrerende skipsfører kunne gjenfinnes etter omorganisering i fergeselskapet, ga det ikke grunnlag for å videreføre administrasjonstillegget når rollen som sådan var avviklet. Det var også spørsmål om prosessen mot avvikling av rollen som administrerende skipsfører var gjennomført i strid med Hovedavtalen LO-NHO kapittel IX. Selv om de formelle kravene i Hovedavtalen ikke var fulgt, kom retten til at prosessen på en tilstrekkelig måte hadde ivarett de tillitsvalgte adgang til reell medinnflytelse. Det var ikke grunnlag for å avvise påstandspunktet om brudd på Hovedavtalen kapittel IX § 9-2 sjette ledd på grunn av manglende oppfyllelse av forhandlingskravet i arbeidstvistloven § 35 tredje ledd. Tvistepunktet var tilstrekkelig opplyst og det var lite trolig at mer eksplisitte forhandlinger ville løst tvisten før forhandlingene i retten. Retten ga saksøker medhold i at det var brudd på § 9-2 sjette ledd når arbeidsgiver opprettet en arbeidsgruppe som skulle vurdere rollen som administrerende skipsfører uten medvirkning fra de tillitsvalgte i virksomheten.

Dom 23. mars 2023 i sak nr. 24/2022, AR-2023-8

**Landsorganisasjonen i Norge (advokat Fredrik Jadar) mot Næringslivets
Hovedorganisasjon og Fjord1 AS (advokat Torunn Margrethe Hardeland)**

Dommere: Bjurstrøm, Jarbo, Koslung, Rasmussen, Schweigaard, Grøtting, Hanasand

- (1) Saken gjelder om avvikling av administrasjonstillegg for skipsførere er tariffstridig og om arbeidsgivers fremgangsmåte ved avvikling av tillegget er i strid med drøftingsreglene i Hovedavtalen LO-NHO.

(2) Administrasjonstillegg er blitt utbetalt til administrerende skipsfører, som har hatt ansvar og oppgaver som ikke har vært knyttet til det enkelte skift om bord på fergene i Fjord1.

(3) **Sakens tariffrettslige ramme**

(4) Mellom Næringslivets Hovedorganisasjon (NHO)/NHO Sjøfart og Landsorganisasjonen i Norge (LO)/Norsk Sjøoffisersforbund (NSOF) gjelder Overenskomst nr. 253 for skipsførere og styrmenn på passasjerskip i lokalfart (Overenskomsten). Med hjemmel i Overenskomsten har partene i Fjord1 AS (Fjord1) inngått Fastlønnsavtale for dekksoffiserer i Fjord1 AS.

(5) Fastlønnsavtalen er en lokal særavtale. Tvisten gjelder følgende bestemmelse i avtalen:

«Administrativt tillegg for skipsførerar kjem som eit funksjonstillegg.»

(6) Overenskomsten har bestemmelser om lønn i § 3. Paragraf 3 punkt 3.3, 3.4 og 3.5 har bestemmelser om lønnsfastsettelsen for skipsførere:

«3.3 Lønn skipsfører/styrmann

Denne overenskomst er basert på at den enkelte skipsfører og styrmann lønnes i henhold til en fastlønnsavtale i samsvar med de prinsipper og kriterier som er inntatt i 3.4.

3.4 Prinsipper for fastsettelse av lønn for skipsfører/styrmann

Basis fastlønn, defineres som punktene A til H i bilag 3, og skal være lik for skipsførere/styrmenn innen samme skiftplan. Den fremforhandlede basis fastlønn skal gjelde for de skipsførere og styrmenn de tillitsvalgte representerer. Den enkelte kan ikke reservere seg mot at basis fastlønn inngår i fastlønnsavtalen. Basis fastlønn skal fremforhandles mellom det enkelte rederi og de tillitsvalgte.

Ut over basis fastlønn kan det gis personlige tillegg for ekstraoppgaver som den enkelte skipsfører/styrmann påtar seg eller blir pålagt.

For skipsfører skal lønnsfastsettelsen baseres på at skipsføreren innehar en ledende stilling i rederiet, med det ansvar og den myndighet dette innebærer. Lønnsfastsettelsen skal videre baseres på at skipsføreren skal være den best betalte om bord.

I lønnen inngår betaling for lønnskomponenter, i hht. overenskomstens bestemmelser, som er faste i basis fastlønn. Variable lønnskomponenter eller tilleggsoppgaver som den enkelte skipsfører/styrmann påtar seg inngår som personlige tillegg utover basis fastlønnsavtale.

I bilag 3 er inntatt eksempler på kriterier ved fastsettelse av fastlønnsavtale.

3.5 Regulering av fastlønn for skipsfører/styrmann

Lønnen reguleres en gang pr. år i forbindelse med lønnsreguleringene 1. april.»

(7) Bilag 3 til Overenskomsten har overskriften «Kriterier ved stipulering av basis fastlønnsavtale» og inneholder en ikke uttømmende oversikt over elementer som inngår i skipsførernes faste lønn: grunnhyre beregnet på grunnlag av det aktuelle fartøy og den enkeltes ansiennitet, søndagstillegg, tillegg for bevegelige helligdager,

ulempetillegg for kveld og natt, beredskap, et rederitillegg og et ledertillegg. Bilaget inneholder ingen referanse til administrasjonstillegget.

(8) I § 3 punkt 3.6 er det regler om endring og opphør av Fastlønnsavtalen:

«Fastlønnsavtalen følger varighetsbestemmelsen i denne overenskomst. Dersom det skjer vesentlige endringer i ruteproduksjonen, kan hver av partene kreve revisjon av avtalen med en måneds varsel.»

(9) De omtvistede bestemmelsene i Hovedavtalen mellom LO og NHO 2018–2021 lyder:

«§ 9-2 Organisering og gjennomføring

...

Ved etablering av arbeids-, prosjekt- og styringsgrupper som ikke er en fast del av bedriftsorganisasjonen, skal de berørte ansatte sikres reell innflytelse. De tillitsvalgte skal sikres reell innflytelse på gruppens sammensetning og mandat. De tillitsvalgte utpeker selv de ansattes representanter blant de berørte ansatte.

...

§ 9-3 Drøftelser om bedriftens ordinære drift

Ledelsen skal drøfte med de tillitsvalgte (arbeidsutvalget):

- spørsmål som vedrører den økonomiske og produksjonsmessige stilling og utvikling,
- forhold som har umiddelbar sammenheng med arbeidsplassen og den daglige drift,
- de alminnelige lønns- og arbeidsforhold ved bedriften.

Drøftelser skal holdes så tidlig som mulig og minst en gang i måneden, hvis det ikke er enighet om noe annet, og for øvrig når de tillitsvalgte ber om det.

...

§ 9-4 Drøftelser vedrørende omlegging av driften

Ledelsen skal så tidlig som mulig drøfte med de tillitsvalgte (arbeidsutvalget):

- omlegginger av viktighet for arbeidstakerne og deres arbeidsforhold, herunder viktige endringer i produksjonsopplegg og metoder.
- sysselsettings spørsmål, herunder planer om utvidelser og innskrenkninger.

§ 9-6 Nærmere om drøftelse og informasjon

1. Ledelsens plikt til å la tillitsvalgte fremme synspunkter før beslutning tas.

Før ledelsen treffer sine beslutninger i saker som angår arbeidstakernes sysselsetting og arbeidsforhold skal dette drøftes med de tillitsvalgte.

I de tilfeller ledelsen ikke finner å kunne ta hensyn til de tillitsvalgtes anførsler, skal den begrunne sitt syn. Fra konferansen skal det settes opp protokoll som undertegnes av begge parter.

Dersom ledelsen ønsker å gjennomføre slike endringer i bestående arbeidsforhold og LO og forbundene hevder dette vil være tariffstridig, kan LO uten ugrunnet opphold ta opp med NHO spørsmålet om å utsette iverksettelsen inntil forhandlingsmøte mellom hovedorganisasjonene er avholdt. Slikt møte skal i tilfelle avholdes innen 1 uke etter at det er fremsatt skriftlig krav om det.

2. Plikt til å informere tillitsvalgte om årsaker til og virkninger av ledelsens disposisjoner.

I saker som omhandler forhold omfattet av § 9-4 og § 9-5 skal tillitsvalgte informeres om årsakene til ledelsens disposisjoner samt de juridiske, økonomiske og arbeidsmessige konsekvenser disse må antas å få for arbeidstakerne.»

- (10) Konsernet Fjord1 ble opprettet i 2001 under navnet Nordvestlandske AS, som felles eierselskap for Fylkesbaatane i Sogn og Fjordane og Møre og Romsdal Fylkesbåtar. I 2012 ble Fylkesbaatane i Sogn og Fjordane og Møre og Romsdal Fylkesbåtar fusjonert inn i Fjord1 AS. I kjølvannet av denne fusjonen ble den fortsatt gjeldende Fastlønnsavtalen av 2013 inngått.
- (11) Fjord1 driver fergedrift i Rogaland, Vestland, Møre og Romsdal, Trøndelag og Nordland. Fergetrafikken er basert på offentlige konsesjoner som jevnlig settes ut på anbud. Fjord1 har ca. 1200 ansatte. Av disse er 170 skipsførere på 170 skift fordelt på ca. 65 fartøyer. I 2014 ble det stilt strengere miljøkrav i nye anbudskonkurranser, i form av krav om null- og lavutslippsferger og miljøregnskap, som har hatt innflytelse på driften i fergeselskapene. I 2016 vant Fjord1 en anbudskonkurranse basert på nullutslippsferger, og har per i dag 37 elektriske ferger i drift.
- (12) **Tariffhistorien**
- (13) Ordningen med administrerende skipsfører har sitt utspring i overgangen fra sjøvaktordning til skiftordning på fergene på 1970-tallet. Sjøvaktordningen innebar at det normalt var knyttet to besetninger til hver ferge. Hver besetning var om bord to til tre uker, mens den andre besetningen hadde fri. I en skiftordning kan det være tre til fem skift, og like mange besetninger som avløser hverandre i henhold til en vaktplan. Omleggingen medførte at det kan være opptil fem skipsførere knyttet til samme fartøy. Det oppsto dermed behov for en administrerende skipsfører, det vil si at en av skipsførerne ble tillagt ansvar for skipets sertifikater og for å koordinere enkelte arbeidsoppgaver som ikke var knyttet til de enkelte skiftene, som for eksempel vedlikehold og verkstedopphold.
- (14) Bestemmelsen om administrasjonstillegg var inntatt i Overenskomst for førere i lokalfart av 1974, som var forløperen til dagens Overenskomst nr. 253. Tillegget skulle utbetales til den som ble utpekt som administrerende skipsfører på skip med flere førere, for ansvar for skipets sertifikater og for å treffe avgjørelser om skipets drift som ikke var knyttet til det enkelte skift.
- (15) Tillegget med tilhørende ansvarsområde ble videreført i Overenskomst nr. 253, jf. Overenskomsten 2004–2006 § 3 punkt 3.5. I Overenskomsten 2006–2008 var tillegget tatt ut av Overenskomsten og inn i Fastlønnsavtalen. Dette var i den perioden hvor Overenskomst nr. 253 ble omdannet fra normallønnsavtale til

minstelønnsavtale. Fastlønnsavtalen ble revidert i 2011, og i avtalen som gjaldt fra 1. april 2011 var det kun tillegget som gjensto, med tilnærmet samme ordlyd som i den gjeldende Fastlønnsavtalen fra 2013.

(16) **Kort om lønssystemet i Fjord1**

(17) Overenskomsten er en minstelønnsavtale med i hovedsak lokal lønnsdannelse. Prinsipper for avlønning av skipsførere er fastlagt i § 3 punktene 3.3. til 3.5 og i bilag 3 til Overenskomsten. Skipsførere og styrmenn lønnes i henhold til Fastlønnsavtalen. Det fremgår av denne at fastlønnen, med enkelte unntak, dekker alt arbeid og all arbeidstid. Det er fremlagt et eksempel på et Excel-ark hvor de ulike lønselementene fremgår. Enkelte særskilte, i hovedsak administrative oppgaver er timefestet per år og betalt med spesifikke tillegg. Funksjonen som administrerende skipsfører er angitt som «Arbeid utenom skipet for aktuell stilling, spesifikt aktuelt fartøy», og er oppført med 108 timer, som skal dekke «Tilleggstid administrerende kaptein og maskinsjef».

(18) **Bakgrunnen for tvisten og tvisteforhandlingene**

(19) Ordningen med en utpekt administrerende skipsfører per ferge besto frem til 1. januar 2019. Det er vanlig med 2-4 skipsførere per ferge, avhengig av hvor mange skift det arbeides på fergen. Som omtalt foran, ble administrerende skipsfører lønnet i form av et administrativt tillegg for skipsfører, jf. Fastlønnsavtalen 22. april 2013.

(20) På bakgrunn av diskusjoner og spørsmål som kom opp i leder- og medarbeidersamlinger i Fjord1 i 2017 ble det satt ned en arbeidsgruppe som skulle vurdere å endre eller avvike ordningen med administrerende skipsfører. Arbeidsgruppen hadde møte 12. mars 2018. Fjord1 informerte alle ansatte om opprettelsen, deltakerne og hva gruppen skulle jobbe med i en artikkel på virksomhetens intranett 14. mars 2018. Også de tillitsvalgte i Fjord1 fikk kunnskap om arbeidsgruppen gjennom denne artikkelen. De var ikke blant deltakerne i gruppen. Artikkelen på intranettet hadde overskriften «Kontaktinfo til arbeidsgruppen», og det fremkom blant annet:

«I samband med leiar- og medarbeidersamlingane følgjer vi opp tema kring innhaldet i rolla som administrerande skipsfører eller maskinsjef.

Det er peika ut ei arbeidsgruppe som vil jobbe med desse spørsmåla utover våren. Formålet med arbeidet er å vurdere korleis vi kan koordinere leiaroppgåvene på best mogleg måte om bord. Herunder også vurdere avviking eller forsterking av desse rollene. Vi ønskjer at alle med

meningar om dette viktige tema, tek kontakt med ein av medlemmene i arbeidsgruppa, sjå kontaktinfo under.»

(21) I tillegg inneholdt artikkelen en oversikt over deltakerne. Arbeidsgruppen hadde ett møte.

(22) De tillitsvalgte i Fjord1 ble innkalt til møte med ledelsen 8. juni 2018. Møteinnkallingen hadde tittelen «Møte adm.rollen sjø». Av innkallingen fremgikk følgende:

«Formål med arbeidsmøte fredag 8. juni er at alle gjev avsluttande innspel til korleis vi skal utvikle Fjord1 vidare med fokus på leiarrollar og kapasitet vi må ha i den operative drifta.»

(23) Innkallingen inneholdt også en punktvis oppsummering fra møtet i arbeidsgruppen 12. mars 2018:

«Vedlagt følgjer oppsummering frå underteikna frå eit tidligare arbeidsmøte.

Historikk med adm rollene: notater frå møte

- Jobba lengst tek rollen - ansiennitet
- Rolla koordinerar / legge til rette
- Behov for å trekke konklusjon når det er fleire leiarar
- Alle leiarar må møte på driftsmøte - ulik praksis
- Utfordring å få rekruttert til rolla
- Mangel på engasjement - avgjerder blir ikkje teke når adm ikkje er på vakt
- Bør satse på yngre krefter
- Maskinsida må også møtast - fråvær av samhandling
- Mnd. resultatsamtale med OL er særst positivt
- Bør ha rullering på verkstadoppfølging - fleire som bør engasjere seg

Oppsummert:

Rollene er særst ulikt praktisert
Ikkje tydleg definert, personleg tilpassning
Dagens praksis må endrast

Refleksjonar:

Skilnad på behov for adm.rolle i intervallet 2 skift - 5 skift
Td adm rolle på 4 -5 skift - elles ikkje
Pt Ikkje adm.rolle på 2-skift sjøvakt ferjer
Bortfall av adm. roller kan føre til meirbelastning på OL / risiko for at avgjerder ikkje blir teke - risiko?

Alternativ sambandsansvarleg

Kva med adm.maskin rolla vs adm.kaptein

Kva treng vi - framtid:

Kva ønskjer vi?

- Aktivt leiarskap om bord
- Ikkje eksportere oppgåver til landorganisasjonen
- Anvende tilgjengelege ressursar om bord

- Oppgåver blir løyst på korrekt nivå
- Kontrollspenn må vere overkommeleg for operativ leiar - kor mange skipsførarar kan rapportere til operativ leiar
- Nærleik til medarbeidarane i dagleg drift
- Engasjement og eigarskap til drift av fartøy er ein føresetnad i nye kontrakter
- Større behov for månadleg oppfølging av "produksjonstal" for fartøya
(HMS, miljø, regularitet, punktleghet, kundetilfredsheit, jobbnærvær, medarbeidaroppfølging, ferdamat, konsepter, etc)

Utviklingsoppgåver:

- Autopass -
- El.ferjer - færre servicepunkt i vedlikehald. dagleg og årleg - implementere framtidig vedlikehaldsfilosofi»

(24) Det ble ikke skrevet referat fra møtet 8. juni. I henhold til vitneforklaringer var det ikke behov for det fordi det ikke var noen uenighet blant deltakerne.

(25) Saken ble tatt opp med de tillitsvalgte på nytt i et ordinært drøftingsmøte mellom ledelsen og tillitsvalgte 4. september 2018. Av referatet fra dette møtet fremgår:

«Selskapet orienterte om arbeidsgruppa som hadde som mandat å sjå nærare på «administrerande rolla» om bord. Dette på bakgrunn av spørsmålet kom opp under medarbeidarsamlingane. Arbeidsgruppa skulle sjå nærmare på ordninga og korleis styrke lederutøvelsen i flåten, m.a. tydlegare oppfølging av alle tilsette i flåten.

Konklusjon avvikle dagens adm.roller - må standardisere leiarutøvinga - ikkje a og b lag og at det vert den enkelte skipsfører/kaptein sitt ansvar om bord.

Ein vil etablere ei ny rutine med kvartalsvise møter om bord som operativ leiar har ansvar for å kalle inn til og gjennomføre. Deltakarar - regionleiar, operativ leiar, skipsførarar, maskinsjefar inspektør og evt andre deltakarar.

Selskapet vil informere om dette på intranett.

DNMF viste til overenskomsten § 5, administrasjonstillegg og gjeldende fastlønsavtale. DNMF meiner at det er nødvendig at en av maskinoffiserane utpeikast til å ha ansvar for og treffe avgjersle vedk. funksjonar innan maskinistavdelinga som ikkje er tilknytta tenesta på det enkelte skift.»

(26) Det ble gitt informasjon i en artikkel på intranettet 2. oktober 2018. I artikkelen ble det pekt på behovet for omstilling, og det sto blant annet:

«Tydelege leiarar

Eit av områda som er gjennomgått er evaluering av adm. skipsfører- og maskinsjef-rollene. Det har vore nedsett ei arbeidsgruppe med deltakarar frå administrasjon og sjøsida som har vurdert erfaringane med adm.rollene, og kva alternativ som eventuelt kan vere aktuelle for best mogleg leiarutøving i den daglege drifta.

Drøftingane til arbeidsgruppa har vore at ein må ha klare og tydlege leiarrollar, der ein utøvar rollene likt, og til ei kvar tid har leiarar som har totaloversikt over den løpande drifta for sitt fartøy. Dette gjennom tett og strukturert dialog mellom tilsette på dei ulike skifta og operativ leiar, der alle har inngåande kjennskap til planar og driftsprogram for fartøyet gjennom heile året.

...

Ny struktur frå 1. januar

Konklusjonen til arbeidsgruppa med bakgrunn i ovannemnde, er at vi avviklar *adm.skipsfører- og maskinsjef-rollene frå 1.januar 2019*. Oppgåvene knytt til denne rolla blir delt likt mellom

alle skipsførarar og maskinsjefar på dei ulike skifta. Med dette er det også behov for å vurdere kva struktur som ein må ha for å følge opp samhandling mellom skifta- og driftsorganisasjonen i land.

...

Kort oppsummert – vegen vidare med ny driftsmodell:

- Avviklar adm.rollene frå 1. januar 2019.
- Avviklar driftsmøter, adm.møter og månadleg resultatsamtale frå 2019.
- Etablerer kvartalsvise leiarmøte om bord – første gang i løpet av 1. kvartal 2019– med fast struktur på evaluering av drifta det siste kvartalet, og planar/tiltak for neste kvartal. Herunder arbeidsdeling mellom skifta for neste kvartal.
- Det blir utarbeidd eiga handbok for korleis gjennomføre strukturert oppfølging, og kva den enkelte må førebu inn mot dei kvartalsvise leiarmøtene.
- Det må også vurderast om det er behov for nokon mindre rapporteringar mellom dei ulike gruppene utover kvartalsvise møter, dette kjem vi tilbake til.»

- (27) Skipsførerne som var berørt av endringene mottok et brev datert 27. november 2018 fra HR-leder i Fjord1. Brevet gjentok mye av informasjonen fra artikkelen på intranettet. I tillegg sto det:

«Konklusjonen til arbeidsgruppa med bakgrunn i ovannemnde, er at vi avviklar rollene som administrerande skipsførar og administrerande maskinsjef frå og med 01.01.2019. Det same gjeld for administrasjonstillegget.

Oppgåvene knytt til denne rolla blir delt likt mellom alle skipsførarar og maskinsjefar på dei ulike skifta.»

- (28) I en e-post fra 8. mars 2019 fra hovedtillitsvalgt i Fjord1 til HR-leder fremkommer at NSOF ikke støttet omleggingen, og det ble krevd forhandlinger med Fjord1:

«Vi sendte inn før møtet den 5/3-19 at vi ønsket å diskutere en sak som har vært oppe tidligere. Administrativt tillegg for skipsfører.

Denne saken ble ikke diskutert på møtet.

Vi har tidligere signalisert at den praksis som er gjeldende for adm fører fom 01.01.19 ikke er noe vi kan stille oss bak.

Vi viser til tekst i fastlønnsavtalen vår og beregning av fastlønn.

Vi mener også at det er begått brudd på hovedavtalen under prosessen i denne sak, se vedlagt protokoll.

Administrasjonstillegg for førere som har hatt dette tidligere må etterbetales og tidligere praksis på dette må gjeninnføres.

Normal praksis er vel å gjennomføre forhandlingsmøte innen åtte dager.»

- (29) Det er lagt frem en lokal tvisteprotokoll datert 19. mars 2019. Denne er ikke utfylt eller undertegnet av Fjord1. Protokollen lyder som følger:

«Angående fjerning av Administrasjonstillegg.

Innledning:

Fjord1 ASA satte i 2017/2018 ned en arbeidsgruppe som skulle vurdere å avvikle funksjonene som administrerende skipsfører, herunder administrasjonstillegget. De tillitsvalgte var ikke informert om dette arbeidet. Tillitsvalgte var heller ikke informert angående opprettelse av denne gruppen.

De tillitsvalgte ble i mai 2018 invitert til et informasjonsmøte hvor rederiet uttalte at de ønsket å innføre en ny struktur angående skipsledelse; de ønsket at funksjonen som administrerende skipsfører og administrasjonstillegget skulle bortfalle. Senere har rederiet vedtatt at funksjonen som administrerende skipsfører og administrasjonstillegget bortfaller fra 1. januar 2019, jf. brev fra HR-leder Cecilie Færestrand av 27. november 2019.

Norsk Sjøoffisersforbund mener at rollen som administrerende skipsfører og funksjonstillegget følger av fastlønnsavtalen. Bortfallet er dermed et brudd på varighetsbestemmelsen i overenskomst for skipsførere og styrmenn på passasjerskip i lokalfart. Samtidig strider prosessen mot Hovedavtalens kapittel IX der informasjon, samarbeid og medbestemmelse er et hovedtema.

NSOF mener at rederiet har brutt vilkårene i Hovedavtalens kapittel IX § 9.3 når det nedsettes en komité som skal drøfte de ansattes lønns og arbeidsvilkår uten at de tillitsvalgte blir med.

NSOF mener at rederiet har brutt vilkårene i Hovedavtalens kapittel IX § 9.6 pkt. 1 andre avsnitt, ved å fjerne administrasjonstillegget uten å hensynta de tillitsvalgte.

NSOF mener at rederiet har brutt vilkårene i Hovedavtalens kapittel IX § 9.6 pkt. 2 ved å unnlate å informere om årsaker og virkninger ved fjerning av administrasjonstillegget.

NSOF mener at administrasjonstillegget er en del av fastlønnsavtalen og følger overenskomstens varighetsbestemmelse. Rederiet har dermed brutt vilkårene i overenskomsten for ferge og lokalfart § 3.6 ved å ensidig fjerne funksjonstillegget for administrerende skipsfører.

Rederiet mener:

Partene kom (ikke) til enighet.»

(30) NSOF og NHO Sjøfart forhandlet 23. mai 2019. Av protokollen fremgår følgende:

«Bakgrunnen for møte var lokal protokoll av 19. mars 2019 (ikke signert av rederiet) om fjerning av administrasjonstillegg for skipsførere.

NSOF mener at det er brudd på fastlønnsavtale, jf. Overenskomst for passasjerskip i ferge- og lokalfart § 3.6, å ensidig fjerne funksjonstillegget for administrerende skipsfører.

NSOF mener at rederiet har brutt hovedavtalen § 9.3, 9.6 pkt. 1 og pkt. 2 ved ikke å informere og drøfte med de ansatte før endringen ble iverksatt.

NHO Sjøfart mener det ligger innenfor rederiets styringsrett å foreta endringene.

Partene kom ikke til enighet.»

(31) Forhandlinger mellom LO og NHO ble gjennomført 8. august 2019. En representant fra NSOF deltok for LO med fullmakt. Følgende fremgår av protokollen:

«LO/Norsk Sjøoffisersforbund anfører:

-Bortfallet var ikke drøftet med tillitsvalgte før helt i slutten av prosessen. Det foreligger dermed et brudd på hovedavtalen §§ 9-3, 9-4 og 9-6.

-Det er brudd på lokal fastlønnsavtale, jf. Overenskomst for passasjerskip i ferge- og lokalfart § 3.6, å ensidig fjerne funksjonstillegget for administrerende skipsfører.

NHO anfører:

Rederiet har ikke opptrådt tariffstridig i foreliggende sak. Det ligger innenfor rederiets styringsrett å foreta endringer slik som det er gjort i denne saken.

Partene er enige om at reglene om medbestemmelse skal praktiseres etter sin ordlyd, med tilstrekkelig tidlig involvering. I dette tilfellet ble saken lagt frem for de tillitsvalgte før beslutning ble tatt.»

- (32) I mai 2020 inngikk NHO og Det norske maskinistforbund forlik i tvist som sto for Arbeidsretten om administrasjonstillegg for maskinsjefer (AR-2020-11). Forliket resulterte i at administrasjonstillegget ble fjernet, samtidig som grunnhyren ble økt for samtlige maskinsjefer på skiftgående fartøy. Fjord1 la frem et tilsvarende forlikstilbud til NSOF 24. mars 2021. Administrasjonstillegget skulle fjernes i bytte mot økt grunnhyre på 200 kroner til alle skipsførere på skiftgående fartøy. NSOF avslo tilbudet.
- (33) Etter det opplyste ble saken deretter liggende i NSOF. Den 13. desember 2021 sendte LO krav om forhandlingsmøte til NHO, uten å ha kunnskap om at tvisten tidligere var forhandlet mellom de sentrale partene. I brevet ble det blant annet anført:

«2.1 Administrasjonstillegget

Rederiet kunne ikke ensidig la administrasjonstillegget i fastlønnsavtalen bortfalle uten først å kreve revisjon av fastlønnsavtalen med én måneds varsel, jf. § 3.6 i Overenskomst nr. 253 av 2020-2022 for skipsførere og styrmenn på passasjerskip i lokalfart. Slik revisjon ble aldri krevd og fastlønnsavtalen følger overenskomstens varighetsbestemmelse.

NHO Sjøfart har gjort gjeldende at det lå innenfor rederiets styringsrett å foreta endringene. Etter LOs syn er det underordnet å gå inn i problemstillingen om rederiet i kraft av styringsretten hadde anledning til å avvikle ordningen med én utpekt administrativ skipsfører. Rederiet er fortsatt forpliktet etter fastlønnsavtalen til å godgjøre de administrative oppgavene med funksjonstillegget. Styringsretten kunne uansett ikke overstyre forpliktelsene etter fastlønnsavtalen. De administrative oppgavene er ikke borte, men fordeles nå på samtlige skipsførere. Skipsførere som nå liketildeles oppgavene er derfor berettiget til tillegget. Hvor stort tillegget skal være for den enkelte er gjenstand for lokale forhandlinger, men en naturlig utfylling av fastlønnsavtalen er at tillegget på cirka kr. 2.300,- per måned deles på antallet skipsførere per samband. I mangel av lokal enighet om annet gir en slik tolkning god sammenheng og mening.

NHO er ganske sikkert kjent med den tilsvarende problemstillingen i overenskomst nr. 260 med Det norske maskinistforbund og sak 2019/34 for Arbeidsretten, som ble forlikt kort tid før hovedforhandlingen. Grunnlaget for forliket var at partene hadde oppnådd lokal enighet. For enkels referanse fremlegges lokal enighetsprotokoll av 07.05.2020.

....

Det fremgår av protokollen at maskinistene og rederiet ble enige om å ta det administrative tillegget ut av fastlønnsavtalen og erstatte med økning i grunnhyren for den enkelte maskinsjef. Etter hva LO forstår tilsvarte økningen i grunnhyren det administrative tillegget delt på antallet maskinsjefer på det enkelte samband.

Overført til vår sak viser protokollen at rederiet – også gjennom etterfølgende avtalepraksis – har betraktet tillegget som tariffrettslig bindene inntil det ad forhandlingsvei ble erstattet med en annen ordning.

Tidligste markeringstidspunkt i vår sak er identifisert til 08.03.2019, via e-post fra hovedtillitsvalgte Bjørn Sørli til rederiet. Etterbetaling kreves fra dette tidspunktet.

2.2 Brudd på hovedavtalens bestemmelser om informasjon, samarbeid og medbestemmelse

Avviklingen av ordningen med én utpekt administrativ skipsfører per samband hadde betydning for skipsførernes arbeidsforhold og skulle ha vært drøftet med de tillitsvalgte i samsvar med hovedavtalen §§ 9-3, § 9-4, jf. § 9-6 før beslutningen ble fattet.

Rederiet valgte heller i 2017 å nedsette et eget arbeidsutvalg utenom tillitsmannsapparatet. Arbeidsutvalgets virksomhet ble blant annet beskrevet i informasjonsbrev fra HR-leder Cicilie Færestrand av 27.11.2018. Brevet vedlegges for enkel referanse.

...

De tillitsvalgte ble først kjent med arbeidsgruppen i et informasjonsmøte i mai 2018, da utvalget var ferdige med sitt arbeid og det var klart at rederiet aktet å følge utvalgets konklusjoner. Etter dette var de tillitsvalgtes innflytelse kun begrenset til å gi «avsluttende innspill». I strid med hovedavtalen § 9-2 sjette ledd ble de tillitsvalgte heller ikke sikret reell medinnflytelse på arbeidsgruppens sammensetning, mandat og utpekingen av ansattrepresentantene i gruppen.

LOs syn er at rederiet opptrådte tariffstridig ved å beslutte avvikling av ordningen uten etter forutgående (reelle) drøftinger med de tillitsvalgte slik rederiet var forpliktet til etter hovedavtalen.»

- (34) I e-post 17. februar 2022 avviste NHO å gjenoppta forhandlinger i saken etter å ha konkludert med at deres rettslige posisjoner lå fast, slik de er gjengitt i protokoll 8. august 2019, jf. avsnitt 31 foran.
- (35) LO tok ut stevning for Arbeidsretten 9. juni 2022. NHO og Fjord1 innga tilsvar 19. september 2022. Hovedforhandling ble avholdt 1. og 2. mars 2023. En part og seks vitner avga forklaring. Det ble for øvrig fremlagt slik dokumentasjon som fremgår av rettsboken.
- (36) **Partenes påstandsgrunnlag og påstander**
- (37) *Landsorganisasjonen i Norge* med Norsk Sjøoffisersforbund har i korte trekk anført:
- (38) Administrasjonstillegget for skipsførere i Fjord1 er knyttet til arbeidsoppgavene og ikke til rollen eller funksjonen som administrerende skipsfører. Når oppgavene består, består tillegget.
- (39) Det følger av ordlyden i Fastlønnsavtalen, sammenholdt med Overenskomsten, at administrasjonstillegget er knyttet til oppgavene og ikke til rollen. Tillegget kan dermed ikke fjernes uten etter forutgående krav om revisjon av avtalen i henhold til Overenskomsten § 3 punkt 3.6. Slik revisjon er ikke krevd.
- (40) Administrasjonstillegget er et funksjonstillegg som følger av Fastlønnsavtalen. Hvilke funksjoner administrasjonstillegget skal dekke må fastlegges på grunnlag av kilder utenfor Fastlønnsavtalen.
- (41) Overenskomsten § 3 punkt 3.4 inneholder prinsipper for fastsettelse av lønn for skipsfører og styrmann. Etter punkt 3.4 første avsnitt tar lønn utgangspunkt i en basis fastlønn som fastsettes på grunnlag av nærmere angitte elementer som fremkommer i bilag til overenskomsten. Etter punkt 3.4 andre og fjerde avsnitt kan

det gis personlige tillegg for ekstraoppgaver og tilleggsoppgaver som den enkelte skipsfører tar på seg eller blir pålagt.

- (42) Det er en rød tråd i tariffhistorien at det er oppgavene som honoreres. På 1970-tallet la man om driften fra sjøvaktordning til skiftordning. Dette gjorde det nødvendig å plassere et administrativt ansvar hos én skipsfører. Etter dagjeldende overenskomst skulle administrasjonstillegget utbetales for ansvaret for skipets sertifikater og for avgjørelser vedrørende skipets drift som ikke var knyttet til tjenesten på det enkelte skift, det vil si for tjenesteplikter.
- (43) Overenskomst 253 var en normallønnsavtale frem til 2006. Administrasjonstillegget var inntatt i punkt 3.5 og var også da knyttet til at én skipsfører ble pålagt å ha ansvar for og treffe avgjørelser om funksjoner som ikke var knyttet til arbeid på det enkelte skift. Overgangen fra normallønnsavtale til minstelønnavtale, med påfølgende opprettelse av Fastlønnsavtalen, medførte ikke noen endring når det gjaldt administrasjonstillegget.
- (44) Senere endringer i ordlyden i Fastlønnsavtalen tyder på at partene ikke har lagt spesiell vekt på begrepet «administrerende skipsfører». Det er godtgjøringen av de underliggende oppgavene som har vært det sentrale.
- (45) Lønnsystemet i Fjord1 er finmasket. Alle sider ved arbeidsutførelsen timefestes og godtgjøres per måned eller per år. Prinsippet om ytelse mot ytelse er sterkt vektlagt. Fjerning av administrasjonstillegget medfører at noen av skipsførernes oppgaver ikke lenger er dekket med lønn. Dette harmonerer dårlig med partenes avtalepraksis.
- (46) Partenes opptreden etter at administrasjonstillegget ble fjernet støtter LOs tariff forståelse. Det kan i denne sammenheng vises til resultatet av forliket mellom Fjord1 og Det norske maskinistforbund, der administrasjonstillegget ble delt mellom samtlige maskinsjefer.
- (47) At oppgavene består og deles mellom skipsførerne bekreftes av uttalelser på Fjord1s intranett, i brevet til de berørte skipsførerne og av parts- og vitneforklaringer. Administrerende skipsførers oppgaver kan også gjenfinnes i oppdatert stillingsbeskrivelse for skipsførere. Oppgavene er pålagt i henhold til skipssikkerhetsloven og sjøloven.

- (48) Det kreves etterbetaling fra 9. juni 2019. Kravet kan ikke avkortes på grunnlag av passivitet. Det kan uansett ikke begrenses lenger enn til forliksforhandlingene 24. mars 2021, og i alle fall ikke lenger enn til stevningen 9. juni 2022.
- (49) Påstanden om brudd på HA § 9-2 sjette ledd kan ikke avvises. Søksmålsbetingelsene etter arbeidstvistloven er oppfylt. Forholdet var omfattet av kravet om tvisteforhandlinger 13. desember 2021, som NHO avviste. Stevningen tilfredsstiller kravet til dokumentasjon for at forhandlinger er forsøkt gjennomført. Påstandsgrunnlaget er også behandlet både i stevningen og i sluttinnlegget.
- (50) Nedsettelsen av den interne arbeidsgruppa i januar/februar 2018 uten å involvere de tillitsvalgte, er i strid med HA § 9-2 sjette ledd om organisering og gjennomføring av partssamarbeidet. Ved etablering av en slik arbeidsgruppe skal de tillitsvalgte sikres reell innflytelse på gruppens sammensetning og mandat.
- (51) Prosessen mot å avvikle rollen som administrerende skipsfører ble gjennomført uten at de tillitsvalgte var sikret reell medinnflytelse, og er som sådan også i strid med HA §§ 9-3 og 9-4, jf. § 9-6. Både § 9-3 og § 9-4 etablerer drøftingsplikt med de tillitsvalgte så tidlig som mulig. Hensikten er at de tillitsvalgte skal ha tid og mulighet til å påvirke prosessen. Plikten til å informere de tillitsvalgte forelå allerede fra opprettelsen av arbeidsgruppen. De tillitsvalgte fikk ikke informasjon før gjennom intranettartikkelen 14. mars 2018.
- (52) Møtet i juni 2018 innebar ikke at de tillitsvalgte fikk delta i reelle drøftelser så tidlig som mulig. Møteinnkallingen bar preg av at beslutningen om å avvikle rollen som administrerende skipsfører allerede var tatt.
- (53) Det er nedlagt slik endret påstand:
- «1. Påstand om avvisning tas ikke til følge.**
 - 2. Fjord 1 AS er forpliktet etter fastlønnsavtalen av 22.04.2013 til å betale administrativt tillegg for skipsførere.**
 - 3. Administrasjonstillegg i samsvar med påstanden pkt. 2 etterbetales fra 09.06.2019.**
 - 4. Fjord1 as opptrådte tariffstridig etter Hovedavtalen mellom LO og NHO 2018–2021 § 9-2 og §§ 9-3, 9-4, jf. 9-6, ved å avvikle ordningen med administrativ skipsfører uten etter tariffmessig informasjon, samarbeid og medbestemmelse med rederiets tillitsvalgte,**
 - 5. Fjord1 AS dømmes til å betale LOs kostnader med saken knyttet til påstanden pkt. 4.»**

- (54) *Næringslivets Hovedorganisasjon* med NHO Sjøfart og *Fjord1 AS* har i korte trekk anført:
- (55) Fastlønsavtalen oppstiller ikke en plikt for Fjord1 til å betale funksjonstillegg for en funksjon som er avviklet. Tidene og oppgavene har endret seg i Fjord1; oppgaver er blitt automatisert, behovet for verkstedsopphold er redusert og koordineringsoppgaver mellom skift er i stor grad overført til land. Endret struktur har medført at behovet for administrerende skipsførere er bortfalt. Administrasjonstillegget var et ansvarstillegg som fulgte en stillingsfunksjon.
- (56) Sammensetningen av mannskap og oppgavefordeling mellom land og sjø og innad i stillingskategorier faller innenfor styringsretten til Fjord1.
- (57) Ordlyden i Fastlønsavtalen støtter opp om de saksøktens forståelse. Verken oppgaver eller betalingsforpliktelsen fremgår av bestemmelsen. Avtalen oppstiller ingen plikt til å ha administrerende skipsførere og har ingen hjemmel for når tillegget skal gis.
- (58) Praksis har vært at tillegget har falt bort ved bortfall av funksjonen. Tariffhistorien underbygger at det var et tidsbegrenset tillegg. Bestemmelsen om tillegget ble tatt ut av overenskomsten i 2006. Fra 2011 har det heller ikke i Fastlønsavtalen vært listet opp noen oppgaver knyttet til funksjonen som administrerende skipsførere.
- (59) Formåls- og systembetragtninger tilsier ikke at Fjord1 er forpliktet til å betale administrasjonstillegget. Formålet med tillegget var å honorere en funksjon som faller utenfor de ordinære oppgavene skipsførere har i kraft av sin stilling.
- (60) Avviklingen av funksjonen som administrerende skipsførere medfører ingen endring i Fastlønsavtalen eller Overenskomsten. Det er dermed ikke behov for å gå veien om endrings- og opphørsbestemmelsen i Overenskomsten § 3 punkt 3.6.
- (61) For det tilfellet at Arbeidsretten kommer til at Fjord1 er forpliktet etter Fastlønsavtalen til å betale administrativt tillegg for skipsførere, må etterbetalingskravet falle bort eller reduseres på grunn av saksøkers passivitet. Uansett er partene enige om at kravet er begrenset etter foreldelseslovens regler, slik at etterbetaling ikke kan kreves lenger tilbake enn fra 9. juni 2019.
- (62) Forliket mellom Fjord1 og Det norske maskinistforbund er uten betydning for saken her. Fjord1 forsøkte å finne en løsning også med NSOF uten å lykkes.

- (63) Fjord1 har overholdt HA kapittel IX om informasjon, samarbeid og medbestemmelse. Både de ansatte og de tillitsvalgte har hatt reell medinnflytelse i saken. Problemstillingen kom opp i diskusjoner allerede på leder- og medarbeidersamtaler høsten 2017.
- (64) Fjord1 har ikke brutt bestemmelsene i HA §§ 9-3 og 9-4, jf. § 9-6. Avviklingen av funksjonene som administrerende skipsfører er drøftet med de tillitsvalgte, og dette ble gjort i tilstrekkelig tid til at de tillitsvalgte kunne vurdere situasjonen og utarbeide synspunkter og innspill.
- (65) Da de tillitsvalgte ble innkalt til møte i juni 2018 var det helt åpent om ordningen med administrerende skipsfører skulle styrkes eller avvikles. Det var ingen innvendinger fra NSOF på møtet 8. juni. På møtet 4. september 2018 ble de tillitsvalgte orientert om beslutningen og NSOF hadde heller ingen innvendinger på dette møtet.
- (66) Påstanden knyttet til brudd på HA § 9-2 sjette ledd må avvises fordi forhandlingskravet i arbeidstvistloven § 35 tredje ledd ikke er oppfylt. Dette er en absolutt prosessforutsetning, jf. arbeidstvistloven § 45 tredje ledd. I LOs krav om forhandlinger 13. desember 2021 ble ikke NHO gjort oppmerksom på at det var medtatt et krav som ikke var forhandlet tidligere.
- (67) Dersom saksøkers nye påstand likevel tas under behandling anføres det at Fjord1 ikke har brutt bestemmelsen i § 9-2 sjette ledd. Arbeidsgruppen som ble nedsatt er ikke en arbeidsgruppe i HAs forstand. Bestemmelsen setter ikke skranker for at Fjord1 kan ha et møte med noen av sine ledere og diskutere hvordan oppgavene om bord på fergene kan koordineres på beste måte, uten at de tillitsvalgte er til stede.
- (68) Det er nedlagt slik endret påstand:
- «1. Saksøkers påstand om brudd på hovedavtalen mellom NHO og LO § 9-2 avvises fra Arbeidsrettens behandling.**
 - 2. Subsidiært: De saksøkte frifinnes.**
- For øvrig:**
- 3. Næringslivets Hovedorganisasjon og Fjord1 AS frifinnes.**
 - 4. Sakskostnader tilkjennes ikke.»**
- (69) **Arbeidsrettens merknader**

- (70) Saken reiser to hovedspørsmål. Det er for det første spørsmål om avvikling av lønnstillegget for administrerende skipsfører uten å gå veien om revisjon av Fastlønnsavtalen, var tariffstridig. Dernest er det spørsmål om prosessen frem mot avvikling av funksjonen som administrerende skipsfører og av administrasjonstillegget ble gjennomført i strid med reglene i HA kapittel IX om informasjon, samarbeid og medbestemmelse §§ 9-2, 9-3 og 9-4, jf. § 9-6.
- (71) Når det gjelder spørsmålet om avvikling av administrasjonstillegget har *Arbeidsretten* kommet til at NHO og Fjord1 må frifinnes, og vil bemerke:
- (72) Det er ikke bestridt i saken at Fjord1 hadde adgang til å avvikle funksjonen som administrerende skipsfører som følge av omorganisering. Uenigheten gjelder hva lønnstillegget for funksjonen dekket og om Fjord1 ensidig kan avvikle tillegget. NHO mener at tillegget var et ansvarstillegg som fulgte en stillingsfunksjon som er avviklet, og falt bort som en følge av det. LO mener at tillegget dekket konkrete oppgaver som er videreført og fortsatt utføres av skipsførerne på fergene. Administrasjonstillegget kan dermed ikke avvikles uten etter forutgående krav om revisjon av avtalen i henhold til Overenskomsten § 3 punkt 3.6.
- (73) Den omstridte bestemmelsen i Fastlønnsavtalen lyder:
- «Administrativt tillegg for skipsførerar kjem som eit funksjonstillegg.»
- (74) Ordlyden i Fastlønnsavtalen er knapp og gir ingen veiledning når det gjelder hvilket ansvar og hvilke arbeidsoppgaver administrasjonstillegget var ment å dekke. Det oppstilles ingen plikt til å ha administrerende skipsfører og ingen hjemmel for når tillegget skal gis. Etter rettens syn gir heller ikke uttrykket «funksjonstillegg» særlig bidrag til forståelsen. Verken funksjon, oppgave eller rolle, som knyttes til administrerende skipsfører i saken her, har noen klar definisjon som kan gi særlig veiledning.
- (75) I overenskomsten fra 1974, som var forløperen til dagens overenskomst, var ordlyden mer utfyllende og viste til at administrasjonstillegg skulle utbetales til den skipsfører som ble pålagt «ansvar for skipets sertifikater og å treffe avgjørelser vedrørende skipets drift som ikke er knyttet til tjenesten på det enkelte skift». Tilsvarende spesifisering var inntatt i Overenskomsten 2004–2006 og senere i Fastlønnsavtalen, hvor tillegget ble gitt betegnelsen «Funksjonstillegg». Bestemmelsene var da ikke lenger inntatt i selve Overenskomsten. Fra

Fastlønnsavtalen av 2011 har man stått igjen med dagens kortfattede ordlyd. Det er imidlertid lagt frem en oversikt for perioden 2012 til 2019 som viser at administrerende skipsførers oppgaver er konkretisert i instruks fra rederiet. I instruks 31. mai 2018, angitt som Revisjon 10, var følgende oppgaver listet opp:

«Tilleggsoppgaver for administrerende skipsfører

- Medvirke til at alle førere, maskinsjefer og overstyrmenn er delaktige/involvert i prosessen med driften av skipet.
- Planlegge og koordinere arbeidsoppgaver om bord og utarbeidelse av verkstedlister.
- Planlegge og koordinere at interne og eksterne revisjoner rullerer mellom skiftene om bord.
- Foreslår mannskapsbehov i forbindelse med verkstedopphold i samarbeid med operativ leder og teknisk inspektør.
- Koordinere budsjettprosess, driftsmøter, skipsføreres gjennomgang og arbeid med vakt og ferieplan om bord.»

- (76) Bakgrunnen for ordningen med administrerende skipsfører var overgangen til skiftgående ferger og behovet for koordinering mellom alle skipsførerne som var knyttet til fergen av oppgaver utenom det enkelte skiftet, jf. foran i avsnitt 13. I lys av dette legger Arbeidsretten til grunn at det er mest nærliggende å forstå ordlyden og tariffhistorien slik at kjernen i rollen eller funksjonen som administrerende skipsfører har vært det koordinerende ansvaret som var lagt til de skipsførerne som ble utpekte til rollen. Instruksen som er gjengitt over taler for det samme. Også lønssystemet i Fjord1 støtter en slik forståelse, ved at det var satt av et bestemt antall timer som skulle dekke tilleggstid for administrerende skipsfører.
- (77) LO anfører at administrasjonstillegget dekket konkrete arbeidsoppgaver og at disse kan gjenfinnes i Fjord1 også etter omorganiseringen. Hovedtillitsvalgt i Fjord1, som også er skipsfører, sa i sin vitneforklaring at omleggingen har ført til at alle skipsførerne har fått flere koordineringsoppgaver og at det er mer kontakt mellom fartøyet og de skipsførerne som har fri. Etter hans oppfatning gjenfinnes flere av oppgavene i instruksen, men slik at de nå er delt på alle skipsførerne.
- (78) Etter at rollen som administrerende skipsfører ble avviklet fra 1. januar 2019 er det i Fjord1 lagt opp til en annen struktur for driften av fergene. Servicefunksjonen fra land for driften av fartøyene er oppbemannet for å bedre koordinering og samordning av fartøydriften. Det gjennomføres jevnlig møter med alle skipsførerne som er knyttet til fergene og et ukentlig møte mellom vakthavende skipsfører om bord og operativ leder på land. Ansvaret for gjennomføringen av disse møtene er lagt til operativ leder på land. I henhold til vitneforklaringer er vakthavende

skipsfører og operativ leder de «spisse endene» i driften på henholdsvis sjø og land. Formålet med omleggingen var å standardisere arbeidet til de 170 skipsførerne i selskapet. Oppgavene som tidligere var tillagt administrerende skipsfører er til dels endret, blir utført fra land eller er delt på flere nivåer på skipet. Koordineringsoppgavene ivaretas i stor grad fra land.

- (79) Den fremlagte dokumentasjonen og forklaringene for retten tyder ikke på at det har vært noen fast og konsekvent praksis med hensyn til hvilke oppgaver, utover det koordinerende ansvaret, som har ligget til og blitt utført av administrerende skipsfører, og som eventuelt skulle være videreført etter omorganiseringen i Fjord1. Arbeidsrettens syn er at selv om enkelte av de oppgavene som administrerende skipsfører utførte skulle gjenfinnes også i den nye organisasjonen, er det ikke tilstrekkelig til å videreføre administrasjonstillegget, når rollen som sådan er avvirket.
- (80) LO har vist til forliket som ble inngått mellom Fjord1 og Det norske maskinistforbund og ment at det burde være mulig å komme frem til en tilsvarende ordning for skipsførerne. Arbeidsretten kan ikke se at dette forliket kan få betydning i saken her. Det gjaldt en annen overenskomst og den tilsvarende bestemmelsen for administrerende maskinsjef hadde et annet innhold.
- (81) Med det resultatet Arbeidsretten er kommet til er det ikke nødvendig å ta stilling til saksøkers anførsel om passivitet.
- (82) Det neste hovedspørsmålet i saken er om prosessen frem mot avvikling av funksjonen som administrerende skipsfører og administrasjonstillegget ble gjennomført i strid med reglene i HA kapittel IX om informasjon, samarbeid og medbestemmelse, §§ 9-2, 9-3 og 9-4, jf. § 9-6.
- (83) NHO har anført at kravet om dom for brudd på HA § 9-2 sjette ledd må avvises fordi forhandlingskravet i arbeidstvistloven § 35 tredje ledd ikke er oppfylt. Punktet kom inn i påstanden i saksøkers hovedinnlegg under forhandlingene i Arbeidsretten.
- (84) De saksøkte har vist til at problemstillingen ble tatt opp i LOs krav 13. desember 2021 om nye tvisteforhandlinger, men slik saken lå an hadde ikke NHO særlig foranledning til å oppfatte at det var medtatt et spørsmål som ikke var forhandlet tidligere. Det er dermed ikke grunnlag for saksøktes anførsel om at kravet har vært forsøkt forhandlet.

- (85) LO har vist til at påstandsgrunnlaget også ble behandlet i stevningen 9. juni 2022 og i saksøkers sluttinnlegg 15. februar 2023. I begge tilfeller er det anført at de tillitsvalgte, i strid med HA § 9-2 sjette ledd, ikke var sikret reell medinnflytelse på sammensetning, mandat og utpeking av representanter til arbeidsgruppen som Fjord1 satte ned for å vurdere rollen som administrerende skipsfører. Kravet var dermed ikke nytt da det ble behandlet og lagt ned påstand om under hovedforhandlingen. Det var en ren glipp at det ikke ble lagt ned påstand tidligere i prosessen.
- (86) Etter arbeidstvistloven § 35 tredje ledd skal det forhandles om «tvisten» før den bringes inn for Arbeidsretten. Forhandlingskravet er et viktig element i arbeidstvistlovens tvisteløsningssystem. Det skal bidra til å få løst tvister som det ikke er nødvendig å bringe inn for Arbeidsretten, og det skal bidra til å klargjøre tvistetemaet, jf. AR-2018-17 avsnitt 24. Endringer i påstandsgrunnlag og påstander etter at saken er brakt inn for retten kan endre tvisten slik at det er nødvendig med ytterligere forhandlinger om nye tvistetemaer, men det kan også være et spørsmål om behovet for å tilpasse saksforberedelsen i retten slik at saken blir tilstrekkelig opplyst. Etter rettens vurdering er det nye påstandspunktet ikke en ny tvist, men en del av den tvisten som har vært forhandlet mellom partene.
- (87) Saksøkers anførsler om brudd på konkrete bestemmelser i HA kapittel IX har vært forhandlet mellom partene. I de tre forhandlingsprotokollene som er fremlagt, er det vist til litt ulike bestemmelser i kapitlet. I den usignerte, lokale protokollen har NSOF anført at rederiet har brutt vilkårene i HA «når det nedsettes en komité som skal drøfte de ansattes lønns og arbeidsvilkår uten at de tillitsvalgte blir med», men med henvisning til HA § 9-3. Det er vist til denne protokollen i protokollen fra forhandlingene mellom NSOF og NHO Sjøfart. Sett i sammenheng med at saksøkers synspunkter har vært kjent for saksøkte, i hvert fall fra tidspunktet for stevningen, har retten kommet til at påstanden om avvisning ikke kan tas til følge. Arbeidsretten finner det uansett lite trolig at en mer eksplisitt forhandling av spørsmålet ville ført til en løsning av tvistes spørsmålet før saken kom opp for retten. Tvistepunktet er også tilstrekkelig opplyst til at det er grunnlag for å ta påstandspunktet opp til avgjørelse.
- (88) Arbeidsretten vil så gå over til å behandle påstanden om brudd på HA §§ 9-2, 9-3 og 9-4, jf. § 9-6. LO anfører at prosessen mot å avvikle rollen som administrerende

skipsfører ble gjennomført uten at de tillitsvalgte var sikret reell medinnflytelse, både fordi de ikke fikk medvirke ved opprettelsen av arbeidsgruppen og fordi de ikke ble involvert i prosessen tidlig nok til å ha tid og mulighet til å påvirke prosessen. NHO anfører at både ansatte og tillitsvalgte har hatt reell medinnflytelse i saken og at arbeidsgruppen som ble opprettet ikke er en arbeidsgruppe i HAs forstand.

- (89) Arbeidsretten er kommet til at NHO og Fjord1 må frifinnes for den delen av påstanden som gjelder brudd på HA §§ 9-3 og 9-4, jf. § 9-6.
- (90) HA kapittel IX har bestemmelser om informasjon, samarbeid og medbestemmelse. I § 9-1 er det angitt en rekke formål eller målsettinger med bestemmelsene i kapittel IX, herunder at ansatte og tillitsvalgte skal ha reell medinnflytelse og at informasjon skal gis så tidlig som mulig, slik at synspunkter kan fremmes før beslutningene tas. Målsettingene er bindende for organisasjonene og virksomhetene. Når det kommer til organisering av samarbeidet er bestemmelsene veiledende, jf. § 9-1 siste avsnitt. Poenget må være at fremgangsmåten som benyttes sikrer de tillitsvalgte reell medinnflytelse.
- (91) Det er ikke bestridt i saken at omdanningen av rollen som administrerende skipsfører og avvikling av administrasjonstillegget er spørsmål som faller inn under drøftingsreglene i HA §§ 9-3 og 9-4, jf. § 9-6. Uenigheten gjelder om de tillitsvalgte ble informert tidlig nok og dermed har hatt reell medinnflytelse.
- (92) Omdanning av rollen som administrerende skipsfører ble tatt opp i leder- og medarbeidersamtaler høsten 2017. Det ble i etterkant nedsatt en arbeidsgruppe som skulle jobbe videre med problemstillingen. På Fjord1s intranett ble det orientert om arbeidsgruppen 14. mars 2018. I orienteringen ble alle ansatte oppfordret til å komme med innspill til arbeidet. Det kom ingen innspill, verken fra tillitsvalgte eller øvrige ansatte. I sin forklaring for retten sa hovedtillitsvalgt i Fjord1 at dette ikke ble oppfattet som en henvendelse til NSOF, og at de bare involverer seg etter direkte henvendelser.
- (93) De tillitsvalgte i NSOF ble innkalt til møte 8. juni 2018. Oppgitt tema var «Møte adm.rollen sjø», og formålet var å gi avsluttende innspill, blant annet til videre utvikling av lederrollen. I innkallingen var det listet opp en rekke stikkord som ifølge vitneforklaring fra driftsdirektøren i Fjord1 var «whiteboard-notater» fra arbeidsgruppemøtet i mars. I forklaringen fra hovedtillitsvalgt kom det frem at de oppfattet innkallingen slik at det allerede var truffet beslutning. Saken var deretter

på dagsorden på et ordinært drøftingsmøte 4. september 2018. På dette møtet ble de tillitsvalgte orientert om beslutningen om å avvikle ordningen med administrerende skipsfører. Etter det opplyste hadde NSOF ingen innvendinger.

(94) Arbeidsretten mener at denne prosessen på en tilstrekkelig måte har ivaretatt de tillitsvalgtes adgang til reell medinnflytelse, sett i lys av at HA ikke stiller særskilte krav til fremgangsmåten for å sikre dette. Selv om orienteringen som ble gitt 14. mars ikke var direkte rettet til de tillitsvalgte, fikk de allerede på dette tidspunktet, mulighet til å gi tilbakemeldinger og synspunkter til ledelsen. Det ble ikke skrevet referat fra møtet 8. juni. På grunnlag av møteinnkallingen og vitneforklaringer mener Arbeidsretten likevel at dette fremsto som et reelt drøftingsmøte, og at det ikke kan legges til grunn at det allerede var tatt en beslutning på dette tidspunktet.

(95) Når det gjelder den del av påstanden som gjelder brudd på HA § 9-2 har Arbeidsretten kommet til at LO må gis medhold. Paragraf 9-2 har bestemmelser om gjennomføring av samarbeidet etter kapittel IX. På grunnlag av anførselene legger retten til grunn at påstanden om brudd gjelder sjetten ledd som omhandler etablering av arbeids-, prosjekt- og styringsgrupper som ikke er en del av en fast bedriftsorganisasjon. Etter bestemmelsen skal de tillitsvalgte sikres reell innflytelse på gruppens sammensetning og mandat og skal selv utpeke de ansattes representanter blant de berørte ansatte. I NHOs kommentarer til bestemmelsen heter det blant annet:

«Den innebærer at de tillitsvalgte så vel ved etablering som når det gjelder sammensetning og mandat i alle fall skal tas med på drøftelsen av disse spørsmålene, og at de tillitsvalgtes begrunnede standpunkter skal være en del av grunnlaget for bedriftens beslutninger.»

(96) Arbeidsgruppen ble opprettet i etterkant av leder- og medarbeidersamlingene høsten 2017. I artikkelen på intranettet fremgikk at gruppen var pekt ut for å arbeide med spørsmål om innholdet i rollene som administrerende skipssjef og maskinsjef. Gruppen besto av to skipsførere, to maskinsjefer og de tre regionlederne i Fjord1. Saksøkte anfører at dette ikke er en arbeidsgruppe i HAs forstand og at HA ikke setter skranker for virksomhetens adgang til å ha møter med noen av sine ledere, uten at de tillitsvalgte er til stede.

(97) Dette kan ikke føre frem. Som omtalt foran er det ikke bestridt at spørsmålet om organiseringen av rollen som administrerende skipsfører faller inn under drøftingsreglene i HA kapittel IX. NSOF var ikke på noen måte involvert i

etableringen av arbeidsgruppen og fikk først vite om dens eksistens etter at den hadde avholdt møte. Det kan ikke tillegges betydning at gruppen bare hadde ett møte. Den ble presentert som «ei arbeidsgruppe som vil jobbe med disse spørsmåla utover våren.» Arbeidsgruppen var sammensatt av de berørte ansatte. Det er ikke naturlig å karakterisere dette som en form for ledergruppe.

- (98) LO har nedlagt påstand om sakskostnader mot Fjord1 knyttet til påstandens punkt 4.
- (99) Etter arbeidstvistloven § 58 første ledd tilkjennes som hovedregel ikke sakskostnader for Arbeidsretten. Når «særlige grunner» taler for det, kan retten likevel tilkjenne sakskostnader til den parten som har vunnet saken. Når det gjelder saksøkers påstand nr. 4 om brudd på bestemmelser i HA kapittel IX har saksøker og saksøkte delvis vunnet og delvis tapt saken. Det tilkjennes ikke sakskostnader.
- (100) Dommen er enstemmig.

SLUTNING

- 1. Fjord1 opptrådte tariffstridig etter Hovedavtalen mellom LO og NHO 2019–2021 § 9-2 sjette ledd ved at de tillitsvalgte ikke ble sikret reell innflytelse ved etablering av arbeidsgruppen som skulle arbeide med spørsmål om innholdet i rollen som administrerende skipssjef.*
- 2. For øvrig frifinnes de saksøkte.*
- 3. Sakskostnader tilkjennes ikke.*