



ARBEIDSRETTE

DOM

Avsagt: 5. juli 2018

Saksnr.: 1/2018

Lnr.: AR-2018-16

Dommere: Jakob Wahl
Tron Løkken Sundet
Steinar Tjomsland
Flemming Hansen
Margunn Sørskår
Stein Johansen
Niels Selmer Schweigaard

Saken gjelder: Overenskomstens virkeområde og spørsmål om hjemmel for permittering

Sammenslutningen av fagorganiserte i energisektoren

Advokat Bernt Hodne

mot

1. Norges Rederiforbund
2. Island Offshore Crewing AS

Advokat Pål Tangen

DOM

(1) Saken gjelder spørsmål om overenskomstens virkeområde og hjemmel for permittering.

(2) **Sakens tariffrettslige ramme**

(3) Mellom Norges Rederiforbund (NR) på den ene side og Sammenslutningen av fagorganiserte i energisektoren (SAFE) på den andre er det for perioden 1. juni 2016–31. mai 2018 inngått tariffavtale. Det fremgår av overskriften at det er «[a]vtale for arbeidstakere på mobile offshoreinnretninger i virksomhet på norsk kontinentalsokkel og for plattformboring og forpleining på permanent plasserte innretninger på norsk kontinentalsokkel». I det etterfølgende er denne benevnt Flyteriggavtalen. Avtalens punkt 1 Virkeområde første ledd lyder:

«Bestemmelsene får anvendelse for arbeidstakere som arbeider på flyttbare innretninger (uavhengig av om innretningen er innført i skipsregister) på norsk kontinentalsokkel i stilling som avlønnes i henhold til overenskomstens lønnsdel.»

(4) Punkt 3 i tariffavtalen omhandler arbeidstid og skiftordninger. Punkt 3.6 Arbeidstidsordninger ved verksted og i opplag lyder:

«Ved lange verkstedsopphold og under opplag kan det etter avtale med de tillitsvalgte benyttes en annen arbeidstidsordning enn fastsatt i denne avtale. Avtalen skal bl.a. inneholde bestemmelser om arbeidstid, hjemreiseordninger etc. Oppnås ikke enighet kan spørsmålet bringes inn for organisasjonene.»

(5) Hovedavtalen mellom NR og SAFE, sist revidert 1. desember 2016, inngår som del I i tariffavtalen. Kapittel IX gjelder permittering. I Hovedavtalen punkt 9.1 om vilkår for permittering heter det:

«Permittering kan foretas:

...

4. Når saklig grunn ellers gjør det nødvendig for bedriften. Manglende beskjefteigelse kan være saklig grunn, konf. dog pkt. 9.4.»

(6) Det følger av Hovedavtalen punkt 9.4 at det skal konfereres med arbeidsutvalget før det gis varsel om permittering, og at det skal settes opp protokoll fra konferansen som skal undertegnes av begge parter.

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

(8) Island Offshore Shipholding Group (IOSH) disponerer en flåte på 24 fartøyer som benyttes til plattform-supply/service, ankerhåndtering, Subseakonstruksjon og lett brønnintervensjon. Teknisk og maritim drift forestås av Island Offshore Management AS

(IOM) med datterselskaper herunder Island Offshore Crewing AS. Fartøyene som opererer innenfor Light Well Intervention (LWI – lett brønnintervensjon) er på norsk kontinentalsokkel omfattet av Petroleumstilsynets (Ptil) regelverk og må til enhver tid ha samsvarsuttalelse som utstedes av Ptil.

- (9) IOM har kontrakt med Statoil om levering av LWI-tjenester for perioden april 2015–mars 2020. Kontrakten er sesongavhengig og omfatter 200 sammenhengende faste operasjonsdager pr. år for fartøyene Island Frontier og Island Wellserver. Statoil har etter kontrakten rett til å utløse opsjon for de resterende 165 dagene minst ni måneder før operasjonen er avsluttet. Dersom Statoil ikke benytter denne retten, er fartøyene etter at operasjonen er fullført ikke på kontrakt. Det betyr at inntjening for fartøyene kan stoppe opp dersom rederiet ikke finner andre oppdrag.
- (10) Statoil utløste ikke opsjonen på fartøyene innen fristen 16. januar 2017 og fartøyene ble av denne grunn lagt i opplag høsten 2017.
- (11) Markedet for LWI-tjenester på nordeuropeisk sokkel har de siste årene vært svært sesongavhengig, og selskapets fartøyer har av den grunn vært av kontrakt og uten inntjening store deler av vinterhalvåret. Denne saken har sin bakgrunn i fartøyene Island Frontier og Island Wellserver. I 2015 og 2016 ble ansatte knyttet til disse fartøyene permittert på grunn av manglende beskjeftigelse.
- (12) Kontraktssituasjonen for høsten 2017/vinteren 2018 så dårlig ut for bedriften. I samsvar med Hovedavtalens bestemmelse om bedriftens plikt til å konferere med de tillitsvalgte, ble det 19. september 2017 avholdt drøftelsesmøte mellom bedriften og representanter for SAFE, Industri Energi (IE) og De samarbeidende organisasjoner (DSO). Fra dette møte ble det satt opp slik protokoll:

«Rederiets representanter viste til kontraktssituasjonen for fartøya i vinter med sannsynlig manglende beskjeftigelse av Island Frontier og Island Wellserver etter endt kampanje for Statoil mellom ca 18.10.201[7]-04.04.201[8]. Partene er enige i at det er saklig grunnlag for permittering i denne situasjonen. Permitteringen vil etter hvert kunne innbefatte alle som ikke inngår i en opplagsbemanning av Island Wellserver og Island Frontier. Opplagsbemanningen er anslått til å sysselsette ca 24 ansatte. Partene var videre enige om å drøfte situasjonen og behovet for fortsatt permittering jevnlig (hver 14. dag) samt ved endringer. Island Constructor kan være i arbeid som flyttbar innretning noe utover denne dato, og behov for subseapersonell og andre ansatte i IOC AS for å fullføre operasjon om bord i dette fartøyet, kan gi en utsatt iverksettelse av permittering for enkelte. Kriteriene for tjeneste om bord er knyttet til operativ kompetent bemanning med kjennskap til fartøyet og bedriftsansiennitet.

Statoil har gitt informasjon om at innretningene skal fullføre påbegynt arbeid den 18. okt. men at brønner i programmet som ikke er begynt på kan flyttes til neste års kampanje. Det jobbes fra markedssiden intenst med å skaffe alternativt arbeid til innretningene i vinter, men det er relativt få jobber ute, og det er felles for anbudene det jobbes med per i dag at de er av

kort varighet. Det er lagt inn bud på flere tender både på norsk og britisk side, og dersom det skulle bli signert kontrakter, vil bemanningssituasjonen drøftes med de tillitsvalgte.

Det planlegges med dette som utgangspunkt for en opplagsperiode for Island Wellserver og Island Frontier etter endt arbeid for Statoil. Island Wellserver skal gjennom en 10-års klassing før oppstart av neste kampanje for Statoil (1. april) og går etter demobilisering av stack og cpi-utstyr i dokk ved Ulstein Verft. Personell vil skiftvis gradvis permitteres i denne perioden avhengig av når fartøyet går av kontrakt. Island Frontier går også til Ulstein Verft etter demobilisering av stack og cpi-utstyr, og vil innløsjere mest mulig av mannskapet fra Wellserver under dokkinga da vi vil forsøke å unngå å bo om bord i dokka. Etter utdocking vil begge fartøy ligge ved Ulstein Verft så lenge vi har anledning. Skulle det bli nødvendig å flytte ett fartøy, har vi ledig kai plass i Hjørungavåg for 1 fartøy gjennom vinteren.

Det vil kunne være ulik iverksettelse av permitteringen på de ulike fartøya, men så lenge det ikke overgår 6 uker, vil det ikke bli flyttet personell mellom skift/fartøy. Praktiske forhold i forbindelse med demobilisering og opplagsforberedelse kan medføre at enkeltstillinger må være om bord etter kampanjeslutt inntil fartøyene er ferdig fortøyd. Dette løses stilling for stilling / skift for skift. Skulle situasjonen endre seg, tas dette opp med tillitsvalgte. For inndekking av vikariat, vil bedriftsansienntet blant kvalifiserte permitterte ansatte forsøkes fulgt i perioden.

Personell permitteres etter fullføring av heile skift, og i innfasinga etter opplagsperiode vil man forholde seg til opprinnelige skiftplaner. Operasjonsmessige hensyn kan føre til at man gjør noen endringer i skiftplanene for stillinger og/eller enkeltpersoner før oppstart, og dette skal da kommuniseres snarest til de/den det gjelder. Dersom det blir snakk om å endre rotasjon på stillinger, skal dette drøftes med de tillitsvalgte.

Styremedlemmer i klubbene anses å ha lengst ansiennitet innenfor sin stilling iht HA. Hovedtillitsvalgte vil skjermes for permittering i 100 % stilling til og med 30. november, og i 50 % stilling fra 1. desember. Endringer kan skje etter drøftelser rundt behov.

Det vil bli gjort fortløpende vurderinger rundt endring av bemanningsbehov. Eventuelle endringer diskuteres med tillitsvalgte.

Rederiet viste til at permittering må varsles med 14 dagers frist. Varsel vil bli sendt den enkelte med skiftvis iverksettelse av permittering fra tidligst 18.10.2017. Partene er enige om at varsel kan skje ved e-post samt oppslag på skipene, og regnes som mottatt ved bekreftelse.

Partene er uenige om betingelsene for personell som planlegges å være om bord under opplagsperioden.

Protokolltilførsel fra IE/SAFE/DSO:

IE mener at overenskomsten for flyttbare innretninger vil være gjeldende under verftopphold og opplag, og at rederi og fagforeningene forhandler frem lokal avtale iht § 3-6 i overenskomsten før fartøyene avslutter årets kampanje.»

- (13) Bedriften sendte 3. oktober 2017 varsel til NAV om permittering uten lønn. Det ble meddelt at ca. 185 arbeidstakere kunne bli berørt. Grunnen til permitteringen ble oppgitt å være midlertidig manglende beskjeftigelse av fartøy som selskapet bemanner.
- (14) Tvistemøte mellom bedriften og de lokale klubbene i IE, SAFE og DSO ble avholdt 6. oktober 2017. Partene diskuterte hvorvidt tariffavtalen kunne gjøres gjeldende i en antatt opplagsperiode for Island Wellserver og Island Frontier mellom ca. 18. oktober 2017 og

31. mars 2018, og hvorvidt det var grunnlag for permittering av personell. Fra møtet ble det satt opp slik protokoll:

«DSO mener:

Under klassing regnes riggen å være i virksomhet. Derfor vil DSO-overenskomsten gjelde. Det vises i denne forbindelse også til inngått kontrakt med Statoil med oppstart 1. april 2018. Klassing er en del av den normale drift til innretningen. Skulle rederiet være berettiget å lønne de ansatte annerledes under klassing, må dette være uttrykkelig avtalt. Det er det ikke. Dermed skal de som arbeider om bord innretningen lønnes i henhold til DSO-overenskomsten, også under klassing.

De eneste avvik fra overenskomsten som kan gjøres under klassing fremgår av overenskomsten § 3-6. Rederiets standpunkt i denne saken er dermed en regelrett omgåelse av overenskomsten. En omgåelse som naturligvis ikke kan aksepteres. De tillitsvalgte viser til at det er forsøkt å komme rederiet i møte med å foreslå en annen arbeidstidsordning (1:1 ordning), jf. § 3-6 i DSO-overenskomsten. Dette tilbudet opprettholdes.

Videre vil DSO også påpeke at det må regnes som en virksomhetsoverdragelse om ansatte blir overført fra IOC til IOM.

IE mener:

IE er av den oppfattelse at ved klassing vil riggene være i virksomhet, iht til punkt 1. Virkeområde i overenskomsten for flyttbare innretninger. Både Island Frontier og Island Wellserver kommer fra flyteriggområde og vil etter klassing/opplag fortsette arbeidet på flyteriggområdet i den faste kontrakten med Statoil fra 1.4.18. Klubben har i protokolltilførsel i drøftelsesprotokoll av 19.09.17 gitt uttrykk for dette.

Å ansette IOC personell i prosjektstillinger i IOM vil være en omgåelse av tariffen, noe klubben ikke kan godta.

Iht overenskomsten for flyttbare innretninger § 3.6 er det åpning for å kunne forhandle lokale avtaler for en slik verksted/opplagssituasjon. I møte den 19.9 fremsatte klubben et tilbud om å komme rederiet i møte med en 1:1 rotasjon, et tilbud som fortsatt står ved lag.

Klubben er som nevnt villig til å diskutere løsninger iht overenskomsten for flyttbare installasjoner punkt 3.6.

SAFE mener:

Bedriften kan ikke permittere ansatte som det er planlagt ny prosjektansettelse for, med dårligere lønns- og arbeidsvilkår. SAFE-klubben mener at personell det er arbeid til ikke kan permitteres. Videre er den planlagte aktivitet etter vår oppfatning, innenfor overenskomstens virksomhetsområde, og vi henstiller til anvendelse av overenskomstens pkt. 3.6 Arbeidstidsordninger ved verksted og opplag.

Midlertidig ansettelser av personell som omfatter personell fra bestående arbeidsavtaler, ansatt i Island Offshore Crewing, vil etter Safe-klubbens oppfatning være brudd på HA Kapittel 8 pkt. 8.3.

Avhengig av tidsperspektiv for iverksettelse av en eventuell endring i bestående arbeidsforhold, vil Safe-klubben kreve anvendelse av HA pkt. 8.3 – tredje avsnitt: «Dersom en bedrift ønsker å gjennomføre slike endringer i bestående arbeidsforhold og SAFE hevder dette vil være tariffstridig, kan SAFE uten ugrunnet opphold ta opp med NR spørsmålet om å utsette iverksettelsen inntil forhandlingsmøte mellom hovedorganisasjonene er avholdt. Slikt møte skal i tilfelle avholdes innen 1 uke etter at det er framsatt skriftlig krav om det.»

Safe-klubben mener at endring av bedriftens ordlyd i forhold til tidligere utkast av uenighetsprotokollen oppfattes som en bevist utydelig gjørelse av situasjonsbildet for opplag/verkstedsperioden, og ser behov for å inkludere tidligere utkast i saksbehandlingen.

Bedriftens syn er:

For opplaget i perioden ca 18. oktober 2017 til 31. mars 2018 er fartøyene ikke i operasjon som er dekket av overenskomstens virkeområde. Klassing av fartøy er ikke omfattet av den kontraktuelle driften av fartøyet, men noe rederiet må utføre slik at det til enhver tid kan tilbys i markedet. Kostnadene forbundet med dette hentes utelukkende fra rederiets eget driftsbudsjett da fartøyene ikke er på kontrakt med befrakter/operatør.

Personellet vil skiftvis bli demobilisert og det iverksettes permitteringer fortløpende etter endt oppdrag for Statoil på inneværende kontrakt. Nødvendig arbeid om bord under verksteds- og opplagsperiode planlegges ivarettatt av en liten opplagsbesetning som tilbys midlertidige ansettelse etter egen avtale. Det er ønskelig for Bedriften å sikre flest mulig ansatte i IOC AS beskjeftigelse gjennom opplaget. Stillingene vil lyses ut og vilkår vil framkomme av utlysningsteksten.

Overenskomsten for flyttbare innretninger kommer derfor ikke til anvendelse i perioden.

Bedriftens anser at Overenskomsten igjen blir gjeldende når klargjøringsarbeid og mobilisering foran neste kontraktoppstart for arbeid som flyttbar innretning på norsk kontinentalsokkel tar til. Dette anslås til ca 3 uker før kontraktoppstart med Statoil 1. april.

Partene kom ikke til enighet og protokoll oversendes de sentrale ledd for videre behandling.»

- (15) Island Offshore Crewing AS søkte etter midlertidig opplags- og klassingsteam på Island Frontier og Island Wellserver fra 1. november 2017 til 10. mars 2018 med søknadsfrist 18. oktober 2017, og det ble stilt spesifikke krav til den kompetanse og erfaring som teamet måtte inneha.
- (16) Den 19. oktober 2017 ble det avholdt forhandlingsmøte mellom Norges Rederiforbund og forbundene Industri Energi, SAFE og DSO vedrørende forståelsen av de respektive tariffavtaler for flyttbare offshoreinnretninger mv. på norsk kontinentalsokkel. Protokollen fra møtet lyder:

«Industri Energi, SAFE og DSO anførte:

Fagforeningene Industri Energi, SAFE og DSO opprettholder lokale klubbers standpunkt i lokal protokoll datert 19. september 2017 og hevder (med dagens informasjon vedrørende planlagt aktivitet) at Flyteriggavtalen er gjeldende for Island Wellserver og Island Frontier i kommende verkstedsopphold og eventuelt opplag.

Forbundet hevder videre at det ikke er grunnlag for permittering av alle, så lenge det fortsatt er et arbeidskraftbehov. Permittering er kun saklig hvis det midlertidig ikke er behov for arbeidskraft.

Rederiforbundet anførte:

Flyteriggavtalen får kun anvendelse for flyttbare innretninger som er «i virksomhet» på norsk kontinentalsokkel. Island Wellserver og Island Frontier er i perioden 18. oktober 2017 til 31. mars 2018 uten oppdrag og inntekter. Verkstedsopphold i Norge eller opplag i Norge i nevnte periode medfører etter Rederiforbundets oppfatning ikke at fartøyene er «i virksomhet» i overenskomstens forstand.

Det er videre saklig grunnlag for permittering. Island Offshore mangler beskjeftigelse for de arbeidstakerne som er permittert. Det vises for øvrig til den lokale protokollen av 19. september 2017 der det fremgår at de lokale parter er enige om at det er grunnlag for permittering.

Partene kom ikke til enighet.»

- (17) SAFE-klubben og Island Offshore Crewing AS avholdt forhandlingsmøte 1. desember 2017. Protokollen fra dette møte lyder:

«SAFE-klubben sin vurdering:

SAFE-klubben i Island Offshore hevder at Island Offshore bryter vilkårene for permittering som beskrevet i Hovedavtalen mellom Norges Rederiforbund og SAFE. Island Offshore følger ikke ansiennitetsprinsippet ved permittering og bedriften ivaretar heller ikke de bedriftstillitsvalgte.

Bedriftens vurdering:

Bedriften mener at bemanningen om bord Island Wellserver og Island Frontier i opplag vinteren 2017/18 ikke ligger under virksomhetsområdet til Overenskomst for flyttbare offshoreinnretninger på norsk kontinentalsokkel. Med dette som utgangspunkt har Bedriften drøftet permitteringer fra denne avtale med tillitsvalgte, uten at partene kom til enighet og per dd har partene en uavklart tvist om dette forhold. Partene er enige om omfanget av permittering, men ikke betingelsene for de ansatte som skal inngå i en opplagsbemanning. Bedriften har planlagt for og bemannet fartøya Island Wellserver og Island Frontier med et prosjektteam hvor vilkåra avviker fra gitte overenskomst. Det ble derfor ansett som mest hensiktsmessig å lyse ut disse stillingene, slik at de ansatte som kunne akseptere gitte vilkår kunne vise sin interesse, og Bedriften slapp å sette ansatte som ikke var i stand til å akseptere slike vilkår i en vanskelig situasjon. Blant søkerne er prinsippene som ligger i Hovedavtalen fulgt. Den hovedtillitsvalgte i SAFE søkte ikke stilling i opplagsbemanningen, og i tråd med handteringen i fjor er Hovedtillitsvalgt skjermet fra permittering i 100 % stilling fram til 30.11.17 og i 50 % stilling fra 01.12.17 til oppstart 2018.

Konklusjon:

Partene er ikke enige.»

- (18) NR og SAFE avholdt forhandlingsmøte 6. desember 2017. Fra møte ble det skrevet slik protokoll:

«SAFE anførte:

Bedriften kan kun permittere det antallet som det ikke er behov for i perioden for verkstedsoppholdet. Utvelgelsen av de som permitteres/de som beholdes skal skje på bakgrunn av gjeldende regelverk, herunder NR-avtalens kap. 9. Det vises særlig til at ansiennitet er et hovedprinsipp.

De vilkårene som de gjenværende ansatte skal gå på under verkstedoppholdet, skal drøftes iht. tariffavtalens punkt 3.6. Bedriften kan ikke ensidig bestemme disse vilkårene.

Rederiforbundet anførte:

Partene er uenige om den aktuelle opplags-/verkstedssituasjonen kommer inn under virkeområdet for Overenskomst for flyttbare innretninger. Dette er behandlet mellom partene i tvistemøte 19. oktober d.å. Rederiforbundet mener bedriften har overholdt reglene om permittering, og at det ikke er tariffstridig å permittere alle og ansette til stillingene i opplagsbemanningen i henhold til alminnelige aksepterte utvelgelseskriterier.

Vilkårene til opplagsbemanningen er for øvrig drøftet uten at de lokale parter kom til enighet. Pkt. 3.6 er kun anvendelig dersom man er innenfor overenskomstens virkeområde.

Partene kom ikke til enighet.»

- (19) SAFE tok ut stevning for Arbeidsretten 23. januar 2018. NR innga tilsva 1. mars 2018. Hovedforhandling ble avholdt 12. juni 2018. Tre partsrepresentanter og to vitner avga forklaring.

(20) **Partenes påstandsgrunnlag og påstander**

- (21) *Sammenslutningen av fagorganiserte i energisektoren* har i korte trekk anført:

- (22) SAFE er enig i at overenskomsten ikke gjelder utenfor norsk kontinentalsokkel. Island Frontier gikk etter demobilisering rett i opplag i Uddevalla i Sverige, og det er ikke tvist knyttet til overenskomstens virkeområde for dette fartøyet. Også den tid Island Wellserver var i opplag i Uddevalla var den utenfor overenskomstens virkeområde.

- (23) Derimot fikk Flyteriggavtalen anvendelse i perioden 5. november til 7. desember 2017 da Island Wellserver lå i dokk ved verksted i Stavanger. I dette tidsrom var innretningen i virksomhet i overenskomstens forstand. Det skulle gjennomføres en såkalt 10-års-klassing av fartøyet i henhold til offentligrettslig regelverk. Dette er en helt naturlig del av syklusen til innretningen. Det var behov for oppgradering, og det var slik aktivitet om bord som tilsier at det var virksomhet i overenskomstens forstand. Bemanningen som ble tilsatt i opplagsperioden, og kravene til dens kompetanse, tilsier at det var tale om mer enn en minimumsbemanning.
- (24) Overenskomsten har i punkt 3.6 bestemmelser om arbeidstidsordninger når fartøyet er ved verksted og i opplag. Dette forutsetter at overenskomsten får anvendelse, og at partene har tatt høyde for den situasjonen som var tilfelle i vår sak. Dette punktet ville vært overflødig dersom overenskomsten ikke kommer til anvendelse når innretningen er ved verksted eller ligger i opplag. Bedriften skulle ha fulgt bestemmelsen i punkt 3.6 og forhandlet frem en avtale med de tillitsvalgte.
- (25) Bedriften hadde saklig grunn til å permittere ansatte i den angjeldende perioden, men hadde ikke grunnlag for å permittere det antall den gjorde. Det følger av Hovedavtalens kapittel IX punkt 9.1 at bedriften må mangle beskjeftigelse for at permittering skal være saklig. Bedriften hadde behov for å beskjeftige et visst antall av sine ansatte i den tid Island Wellserver lå ved verkstedet i Stavanger. Disse var det ikke saklig grunn til å permittere. Ansiennitetsprinsippet skulle vært fulgt ved utvelgelsen av hvem som måtte permitteres og hvem som skulle ha fortsatt i arbeid.
- (26) Ved å utlyse stillinger for permitteringstiden og prosjektansette på andre vilkår enn det som følger av overenskomstens, har bedriften satt overenskomstens bestemmelser til side.
- (27) De arbeidstakerne som ble prosjektansatt på andre vilkår enn overenskomstens bestemmelser skal ha erstattet sitt økonomiske tap. Tapet er differansen mellom lønn i henhold til overenskomsten og den lønn de fikk som prosjektansatte.
- (28) Det er nedlagt slik endret påstand:

«1. Island Offshore Crewing AS er bundet av tariffavtalen «Tariffavtaler for ansatte på flyttbare offshoreinnretninger samt boring og forpleining på permanent plasserte innretninger på norsk kontinentalsokkel» i perioden Island Wellserver var i opplag i Norge.

2. Island Offshore Crewing AS har ikke hjemmel til å permittere det antall personer som skal brukes i opplagsbemanning.

3. Island Offshore Crewing AS erstatter der økonomiske tap som ansatte er blitt påført som følge av urettmessig permittering.

4. Island Offshore Crewing AS dømmes til å følge tariffavtalen punkt 3.6 dersom de vil ha andre ordninger ved arbeid om bord på rigg ved opplag/verksted i Norge.»

- (29) *Norges Rederiforbund og Island Offshore Crewing AS* har i korte trekk anført:
- (30) I tillegg til overenskomstens geografiske virkeområde – på norsk kontinentalsokkel – har den et operasjonelt virkeområde. Innretningen må være i virksomhet. For at en innretning skal sies å være i virksomhet må det foregå en viss aktivitet på den. Utgangspunktet er at en innretning er i virksomhet når den utfører arbeid for en operatørs regning.
- (31) Når det er driftsstans utenfor den kontraktsperiode selskapet har med operatøren på feltet, er det ikke arbeid å sette de ansatte til. Når en innretning går av operasjon offshore, har selskapet ingen inntjening. Selskapet hadde derfor saklig grunn til å permittere de ansatte.
- (32) På Island Wellserver var det under verkstedsoppholdet i Stavanger bare behov for en minimumsbemanning. Det følger da av ARD-2006-135, særlig avsnitt 101 og 102, at en innretning ikke kan anses å være i virksomhet. Overenskomsten kommer da ikke til anvendelse.
- (33) At det skulle foretas en såkalt 10-års-klassing av innretningen mens den lå ved dokk på verkstedet i Stavanger, innebar ikke at den av den grunn var i virksomhet. Klassing må foretas med jevne mellomrom for at innretningen skal være sjødyktig. Dette arbeidet ble foretatt av eksterne folk fra Veritas. Det selskapet hadde behov for i denne perioden var personell som skulle holde oppsyn med innretningen, og det var tale om en minimumsbemanning. For Island Wellservers vedkommende var det behov for til sammen 12 ansatte. Disse gikk døgntkontinuerlige skift slik at det til enhver tid var seks ansatte til stede på innretningen.
- (34) Bedriften kunne permittere alle de som hadde sitt arbeidsforhold knyttet til Island Wellserver. Når overenskomsten ikke lenger er gjeldende mellom partene, sto det bedriften fritt til å utlyse de stillingene det var behov for til en minimumsbemanning og prosjektansette disse på andre vilkår enn hva som følger av overenskomstens bestemmelser. Det var tale om egne definerte stillinger i opplagsperioden, og det gjaldt særskilte krav for det som var maritime stillinger. Når man ikke lenger er innenfor overenskomstens virkeområde, skjer arbeidet i opplagsbemanningen i et tariffomt rom. Lønns- og arbeidsvilkår for slikt arbeid er da et interessedspørsmål, og alternative vilkår må da kunne avtales med den enkelte arbeidstaker.
- (35) Det er nedlagt slik påstand:

«De saksøkte frifinnes»

(36) **Arbeidsrettens merknader**

- (37) Som det fremgår av protokollene fra forhandlingene mellom SAFE-klubben og bedriften og mellom SAFE og NR gjaldt tvisten i utgangspunktet fartøyene Island Frontier og Island Wellserver. Under hovedforhandlingen ble det avklart at tvisten begrenset seg til det tidsrom Island Wellserver etter demobilisering var i dokk ved skipsverftet GMC i Stavanger, det vil si i perioden 5. november 2017 til 7. desember 2017. Fartøyet krysset da sokkelgrensen mellom Norge og Sverige og gikk til havn i Uddevalla. Partene er enige om at overenskomsten ikke kommer til anvendelse utenfor norsk kontinentalsokkel. Island Frontier gikk etter demobilisering direkte til havn i Uddevalla.
- (38) Det følger av overenskomstens overskrift at den gjelder for arbeidstakere på mobile innretninger «i virksomhet» på norsk kontinentalsokkel. Hovedspørsmålet i saken er således om Island Wellserver var «i virksomhet» den tid den lå i dokk ved verkstedet i Stavanger. I dette spørsmålet har Arbeidsretten delt seg i et flertall og mindretall.
- (39) *Arbeidsrettens flertall, dommerne Wahl, Sundet, Tjomsland, Hansen og Johansen* er kommet til at SAFE må gis medhold i påstandens punkt 1, og vil bemerke:
- (40) Forståelsen av omfangsbestemmelsen i Flyteriggavtalen var også tema i ARD-2006-135. I den saken var det spørsmål om to innretninger var omfattet av overenskomsten i forbindelse med opphold ved land. Arbeidsretten la til grunn at Flyteriggavtalen hadde både en geografisk og en saklig begrensning i omfangsbestemmelsen. Overenskomsten gjelder for flyttbare innretninger på «norsk kontinentalsokkel». Dette var en avgrensning mot andre lands kontinentalsokler. Henvisningen til norsk kontinentalsokkel kunne imidlertid ikke forstås slik at den avgrenset mot opphold i kystnære områder i Norge. Denne geografiske begrensningen er ikke omtvistet i denne saken, og innebærer at oppholdet i Uddevalla ikke omfattes av overenskomsten. Arbeidsretten la videre til grunn at omfangsbestemmelsen måtte forstås slik at den bare fikk anvendelse for virksomhet på fartøyet, jf. ARD-2006-135 avsnitt 98–102. I dette virksomhetskriteriet ligger det et krav om en viss aktivitet på fartøyet, slik at perioder hvor skipet ligger i opplag kan falle utenfor overenskomsten. I ARD-2006-135 avsnitt 100–102 uttales det:

- (100) **Uttrykket «virksomhet» omfatter ut fra en vanlig språklig forståelse mer enn ren produksjonsvirksomhet. Således synes det også å være enighet om at overenskomsten under enhver omstendighet har anvendelse i perioder hvor det består et kontraktmessig forhold med en operatør om oppdrag på norsk sokkel. Det må derfor legges til grunn at overenskomsten uten videre vil ha anvendelse under**

verkstedsopphold i Norge eller under opplag i Norge, når oppholdet eller opplaget skjer på operatørens regning.

- (101) Ut over disse tilfellene må virksomhetskriteriet innebære at det kreves en viss form for aktivitet om bord på innretningen for at overenskomsten skal ha anvendelse. Opprettholdelse av ren minimumsbemanning under verkstedsopphold eller opplag vil etter rettens syn ikke utgjøre tilstrekkelig aktivitet i denne sammenheng.
- (102) I en situasjon hvor en rigg er gått til land uten kontrakt om fremtidig beskjeftigelse og det ordinære mannskapet er demobilisert, vil det på denne bakgrunn i alminnelighet ikke være naturlig å si at innretningen er «i virksomhet» i overenskomstens forstand. Dette kan imidlertid stille seg annerledes dersom riggen er bemannet ut over en ren minimumsbemanning, for eksempel i forbindelse med oppgradering eller klargjøring for nytt oppdrag. I så måte ligger forholdene ulikt an i de to sakene.»
- (41) Partene er uenige om det personell som fikk ansettelse på særskilte vilkår i forbindelse med klassingen av fartøyet er «minimumsbemanning». Etter flertallets vurdering er henvisningen i 2006-dommen til minimumsbemanning ikke bare et spørsmål om hvor mange personer som arbeider på fartøyet, men det må ses i sammenheng med kravet til en viss aktivitet. I 2006-dommen presiseres det at «det må kreves en viss form for aktivitet om bord på innretningen for at overenskomsten skal ha anvendelse». Slik flertallet ser det, kan minimumsbemanning ikke utelukkende defineres ut fra hvor mange personer som skulle være i arbeid på innretningen til enhver tid i opplagsperioden. Hva slags type arbeid bedriften hadde til hensikt at personellet skulle utføre og tilknytningen til operasjoner må også tillegges vekt. Overenskomsten kan få anvendelse selv om fartøyet ikke er på sokkelen for å gjennomføre oppgaver i henhold til oppdragsavtalen.
- (42) I vurderingen av om overenskomsten gjaldt arbeid i forbindelse med klassingen av Island Wellserver, må det legges vekt på den kompetanse bedriften da hadde behov for ved bemanningen av fartøyet. I bedriftens utlysning av stillingene til det midlertidige opplags- og klassingsteam heter det:
- «Fartøya Island Frontier og Island Wellserver planlegges lagt i opplag ved Ulstein Verft i Ulsteinvik. I den forbindelse søkes etter prosjektpersonell som kan gå i turnus og føre tilsyn, gjennomføre planlagte klassingsaktiviteter på Island Wellserver og gjøre vedlikehold i henhold til vedlikeholdssystemet om bord og arbeidsplaner fra teamledelsen. Det planlegges med 3 ukers oppholdsperioder og tilsvarende avspasering. Turnusplan vil fremlegges når endelig tidspunkt for opplagsperioden er klart.**
- Generelt for alle stillinger er at det kreves gyldig grunnleggende sikkerhets- og beredskapskurs iht STCW-regelverket og sjømannshelseattest.»**
- (43) Det ble søkt etter to kapteinere, to overstyrmenn, to 1.styrmenn, to maskinsjefer, to 1. maskinister, to 2. maskinister, to skipselektrikere, to mekanikere, fire arbeidsledere/kranførere/tårnarbeidere, to matroser og to kokker med administrasjon. Det var opplistet ønskede kvalifikasjoner for de ulike stillingene. For alle stillingene het det at søkerne må «kunne jobbe selvstendig og være ansvarsbevisst». For alle stillingene bortsett

fra matroser ble det stilt krav om «kunnskap om vedlikeholdssystemet (Tero marine v2)». For kaptein, overstyrmann og 1. styrmann ble det søkt etter personell som hadde «evne til tilstandsvurdering av dekksutstyret om bord». For maskinsjef, 1. og 2. maskinist ble det søkt etter personell med «evne til tilstandsvurdering av maskinutstyr og maskineri samt Top Side utstyr». For skipselektriker var ønskede kvalifikasjoner «[f]erdighetssertifikat som skipselektriker (ETR), høyspentkompetanse tilsvarende H01 (High Voltage Training for Ship Electricians), erfaring fra Island Wellserver, kunnskap om vedlikeholdssystemet (Tero Marine v2) og evne til tilstandsvurdering av elektriske fordelingssystemer, maskin- og Top Side-utstyr». For mekaniker var ønskede kvalifikasjoner «[s]kipsmekanikererfaring med særlig kunnskap om hydrauliske system, erfaring fra Island Wellserver, kunnskap om vedlikeholdssystemet (Tero Marine v2) og evne til tilstandsvurdering av hydrauliske systemer». For arbeidsleder, kranfører og tårnarbeider var kvalifikasjonsønsket «Arbeidsledererfaring, Kranfører- og Tårnoperatørerfaring fra lett brønnintervensjon, erfaring fra Island Wellserver, kjennskap til vedlikeholdssystemet (Tero Marine v2) og evne til tilstandsvurdering av dekksutstyr, spesielt tårn og kran». For matroser gjaldt «Matros- og Brønnintervensjonserfaring». For kokk med administrasjon var de ønskede kvalifikasjoner «Kokk, erfaring fra Island Wellserver, kunnskap om vedlikeholdssystemet (Tero Marine v2)». Avslutningsvis i utlysningen fremgikk følgende:

«Opplags- klassingsteamet vil ledes av fartøyenes Ship Managere. Arbeidssted vil hovedsakelig være om bord i fartøya ved Ulstein Verft, men endrede behov eller prosjekt i opplagsperioden kan medføre endringer. Opplags- og klassingsteamet tilbyr midlertidige prosjektansettelser i IOC AS for perioden fartøyene ikke er i virksomhet som flyttbare offshoreinnretninger på norsk kontinentalsokkel. Pensjon og forsikringer vil tilsvare vilkår som i ordinært ansettelsesforhold i Island Offshore Crewing AS. Avlønning og vilkår ellers i prosjektperioden vil være i iht Overenskomst mellom NR og NSF/NSOF/DNMF for Offshore Service Fartøy på NOR-flagg. For Arbeidsleder, Matros, Mekaniker og Kokk med adm følges tariffen for fartøy med G5 offshorekran mens Offiserene blir avlønnnet med fastlønn i fartøygruppe 6.»

- (44) Samlet sett viser dette etter flertallets syn at bedriften skulle etablere en mannskapsstyrke som var noe annet enn en minimumsbemanning. Bedriften søkte etter personer som skulle føre tilsyn, gjennomføre klassifiseringsaktiviteter og gjøre vedlikehold i opplagsperioden. Det ble stilt til dels omfattende krav til opplagsbemanningens kvalifikasjoner. For flere av stillingene ble det krevd «evne til tilstandsvurdering» og om kunnskap om ulike vedlikeholdssystemer. For flere av stillingene var det ønskelig med erfaring fra Island Wellserver. Dette tilsier at det var tale om å opprettholde mer enn en ren minimumsbemanning på innretningen i opplagsperioden. Klassingen ble også gjennomført i oppholdet mellom to oppdragsperioder for Statoil, slik at den inngår som en del av

forberedelsen til neste oppdragsperiode. Den planlagte aktiviteten og det arbeid som skulle utføres tilsier at det var i virksomhet i overenskomstens forstand.

- (45) Island Offshore Crewing AS var på denne bakgrunn bundet av tariffavtalen i den perioden Island Wellserver var i opplag i Norge. SAFE må derfor få medhold i påstandens punkt 1.
- (46) SAFE har også nedlagt påstand om dom for at bedriften ikke hadde hjemmel for å permittere det antall personer som skulle brukes i opplagsbemanningen. Etter Hovedavtalen punkt 18.2 gjelder den når Flyteriggoverenskomsten er anvendelig. Etter Hovedavtalen punkt 9.1 nr. 4 kan permittering foretas «[n]år saklig grunn ellers gjør det nødvendig for bedriften». Manglende beskjeftigelse er nevnt som eksempel på det som kan gi saklig grunn til permittering. I den periode Island Wellserver lå ved verkstedet i Stavanger var det behov for beskjeftigelse av 12 personer. Bedriften søkte etter og prosjektansatte dette antall medarbeidere. De ansatte ble rekruttert blant de ansatte som ble permittert fra fartøyet og fikk arbeidsavtaler med andre vilkår enn det som fulgte av Flyteriggavtalen. Det var med andre ord ikke manglende beskjeftigelse for dem som ble prosjektansatt, og bedriften hadde da ikke saklig grunn til å permittere disse. SAFE må etter dette gis medhold i påstandens punkt 2.
- (47) SAFE har nedlagt påstand om at Island Offshore Crewing AS må erstatte det økonomiske tap de ansatte ble påført ved at de urettmessig ble permittert og prosjektansatt på andre lønnsvilkår enn det som følger av Flyteriggavtalen. Tapet er differansen mellom den lønn de ville hatt etter overenskomstens bestemmelser og det de ble avlønnet med som prosjektansatte. Ettersom tvisten i vår sak kun gjelder Island Wellserver, dreier dette seg om 12 personer for tidsrommet 5. november til 7. desember 2017. Fra de saksøkte er det ikke reist innvendinger til dette dersom SAFE gis medhold i punkt 1 og 2 i påstanden. Erstatningens størrelse er ikke omstridt i saken. SAFE må derfor få medhold i påstandens punkt 3.
- (48) *Arbeidsrettens mindretall, dommerne Sørskår og Selmer Schweigaard* er kommet til at overenskomsten ikke kom til anvendelse, og vil bemerke:
- (49) Tariffavtalens virkeområde er drøftet i ARD-2006-135. Når det gjelder landligge, drøftes vurderingskriteriene i premiss 100 – 102.
- (50) Mindretallet vil bemerke at drøftelsen må vurderes i lys av den kontraktspraksis som var vanlig i 2006. Etter mindretallets syn må de endringer som skjedde etter oljeprisfallet, tillegges betydning når det gjelder fortolkningen av begrepet «i virksomhet».

- (51) Begge fartøyer var omfattet av kontrakt med Statoil gjeldende fra 2015 til 2020. Kontrakten gjaldt imidlertid bare 200 dager pr. år samt en kort mobilisering- og demobiliseringsperiode. I tillegg hadde kontrakten en opsjonsadgang for Statoil om ytterligere beskjeftigelse, men den var ikke utløst. Realiteten var derfor at da Island Wellserver gikk til Rosenberg verft, var fartøyet «fristilt» eller ute av kontrakt med Statoil i ca. 165 dager. I denne periode var skipet avhengig av at eierselskapet kunne finne annen beskjeftigelse for å sikre inntjening, og i den vanskelige offshore markedssituasjonen hadde det vist seg umulig. Skipet gikk derfor i opplag etter arbeidene på Rosenberg.
- (52) På Rosenberg verft – hvor skipet etter det opplyste lå fra 5. november til 7. desember 2017, ble det utført inspeksjons og vedlikeholdsarbeider i forbindelse med 10 års klassifisering. Opprettholdelse av klasse er en nødvendig forutsetning for at fartøyet skal opprettholde maritime seilingstillatelser.
- (53) Mindretallet mener at klassifiseringsarbeidet på Rosenberg Verft ikke kan anses som i «virksomhet». Arbeidet ble ikke gjort for å oppgradere skipet eller klargjøre det for neste års kontraktsarbeider for Statoil, men for at eierselskapet fortsatt skulle kunne tilby skipet i offshoremarkedet. Mindretallet legger til grunn at antallet ansatte og funksjoner på skipet var tilpasset klassifiseringsarbeidet. Det er da slik mindretallet ser det ikke avgjørende om man kan legge til grunn at dette var en «minimumsbemanning».
- (54) Det følger av mindretallets syn at bedriften var utenfor tariffavtalens område på det tidspunkt de ansatte ble permittert. Da gjelder heller ikke hovedavtalen, og bedriften har ikke begått noe tariffbrudd. Mindretallet vil bemerke at permitteringen skjedde i nært samarbeid med NAV i henhold til det offentlige regelverk for permitteringer. Mindretallet vil også bemerke at det er av den oppfatning at den måten prosjekt ble bemannet på søkte å ivareta både bedriftens behov for rask oppbemanning og riktig kompetanse inn i prosjektet, og opprettholde sysselsetting for så mange som mulig av de ansatte som var blitt permittert under hensyntagen til bedriftsansiennitet.
- (55) Den samlede Arbeidsrett bemerker at SAFE videre har nedlagt påstand om at bedriften skal dømmes til å følge tariffavtalens punkt 3.6 dersom den vil ha andre ordninger ved arbeid om bord på rigg ved opplag/verksted i Norge. Det følger av punkt 3.6 at det «etter avtale med de tillitsvalgte» kan benyttes en annen arbeidstidsordning enn det som fremgår av overenskomsten. Det heter videre at dersom det ikke oppnås «enighet kan spørsmålet bringes inn for organisasjonene». Etter punkt 3.6 kreves det avtale mellom bedriften og de tillitsvalgte om en annen arbeidstidsordning. Innholdet i en slik avtale er det opp til partene

å forhandle om. Ingen av partene har etter punkt 3.6 ensidig rett til å kreve slik avtale opprettet. Dersom avtale etter punkt 3.6 ikke inngås, må arbeidstidsordningen ved lange verkstedopphold og under opplag i henhold til overenskomsten følges.

(56) Dommen er avsagt med slik dissens som fremgår ovenfor.

SLUTNING

1. Island Offshore Crewing AS var bundet av tariffavtalen «Tariffavtaler for ansatte på flyttbare offshoreinnretninger samt boring og forpleining på permanent plasserte innretninger på norsk kontinentalsokkel» i perioden Island Wellserver var i opplag i Norge.
2. Island Offshore Crewing AS hadde ikke hjemmel til å permittere det antall personer som skulle brukes i opplagsbemanning.
3. Island Offshore Crewing AS erstatter det økonomiske tap som ansatte er blitt påført som følge av urettmessig permittering.
4. Island Offshore Crewing AS frifinnes for påstandens punkt 4.

Jakob Wahl
(sign.)

Tron Løkken Sundet
(sign.)

Steinar Tjomsland
(sign.)

Flemming Hansen
(sign.)

Margunn Sørskår
(sign.)

Stein Johansen
(sign.)

Niels Selmer Schweigaard
(sign.)

Rett utskrift bekrefte: