



ARBEIDSRET TEN

DOM

Avsagt: 22. oktober 2018

Saksnr.: 7/2018

Lnr.: AR-2018-20

Dommere: Jakob Wahl
Alexander Næss Skjønberg
Steinar Tjomsland
Unni Rasmussen
Margunn Sørskår
Per Østvold
Magne Braadland

Saken gjelder: Rett til landlov.

Landsorganisasjonen i Norge med
IndustriEnergi

Advokat Håkon Angell

mot

1. Norges Rederiforbund
2. COSL Offshore Drilling Europe AS
3. Saipem S.p.A Norwegian Branch

Advokat Are Gauslaa
Rettslig medhjelper: Thomas Aa.
Rasmussen*

* Rettet i medhold av arbeidstvstloven § 56 fjerde ledd

DOM

(1) Saken gjelder tvist om forståelsen av tariffavtalens punkt 3.7 om ansattes rett til å gå i land i sin fritid og vilkårene for rett til kompensasjon etter nektet landlov.

(2) **Sakens tariffrettslige ramme**

(3) Mellom Norges Rederiforbund (NR) på den ene side og Landsorganisasjonen i Norge (LO) og IndustriEnergi (IE) på den andre er det for perioden 1. juni 2016 – 31. mai 2018 inngått tariffavtaler for ansatte på flyttbare offshoreinnretninger samt boring og forpleining på permanent plasserte innretninger på norsk kontinentalsokkel. I det etterfølgende er denne også benevnt Riggavtalen. I overenskomstens punkt 3 er det bestemmelser om arbeidstid og skiftordninger. Punkt 3.7 Rett til å gå i land på fritid lyder:

«Under innretningens opphold i havn eller på annen sikker ankerplass inshore, under verkstedopphold og opplag nær land har en ansatt rett til å gå i land i sin fritid med mindre det er påkrevet at han blir om bord av hensyn til de ombordværendes, innretningens eller utstyrets sikkerhet, utføring av nødvendig arbeid om bord, innretningens forestående avreise eller forhaling, eller som følge av myndighetenes pålegg. Blir en ansatt pålagt å holde seg om bord i fritiden uten at dette skjer på grunn av hans eget forhold, eller som en følge av bestemmelser fattet av offentlig myndighet, skal han ha godtgjøring med kr. 50,- pr. time.

For såvidt det med hensyn til kostnadene og omstendighetene forøvrig kan skje, skal plattformsjef, uten utgift for mannskapet, sørge for slikt båtsamband at mannskapet kan nytte sin rett til å gå i land.

Bestemmelsene i dette punkt gjelder ikke der innretningene er på kontrakt og operatøren av beredskapshensyn forlanger full bemanning. Bestemmelsene gjelder heller ikke der de tekniske forhold gjør det sikkerhetsmessig risikabelt å entre innretningen uten ved bruk av helikopter.»

(4) **Tariffhistorikken**

(5) Bestemmelse om retten til å gå i land på fritiden kom inn i overenskomsten mellom LO/Norsk Sjømannsforbund og daværende Arbeidsgiverforeningen for skip og offshorefartøyer (ASO – nå NR) i 1984. Paragraf 3 f lød:

«Vedrørende den ansattes rett til å gå i land på sin fritid når fartøyet ligger under land, på verksted, opplag o.l., legges sjømannslovens § 44 til grunn.»

(6) Sjømannsloven § 44, som regulerte sjømannens rett til å gå i land i sin fritid, første og andre ledd lød:

«Under skipets opphold i havn eller på annen sikker ankerplass har en sjømann rett til å gå i land i sin fritid med mindre det er påkrevd at han blir om bord av omsyn til de ombordværendes, skipets eller lastens sikkerhet, utføring av nødvendig skipsarbeid eller skipets forestående avreise eller forhaling.

Blir en sjømann pålagt å holde seg om bord i fritiden uten at dette skjer på grunn av hans eget forhold, eller som følge av at myndighetene på vedkommende sted nekter ham landlov, skal han ha en passende godtgjøring.»

- (7) I 1988 overtok Norsk Olje- og Petrokjemisk- Fagforbund (NOPEF – nå IE) avtaleretten for de flyttbare innretningene fra Sjømannsforbundet. Under tariffrevisjonen i 1990 ble henvisningen til sjømannsloven fjernet, og det ble i stedet i punkt 3.7 gitt en egen bestemmelse om retten til landlov. Første ledd lød:

«Under fartøyets opphold i havn eller på annen sikker ankerplass under verkstedopphold og opplag nær land har en ansatt rett til å gå i land i sin fritid med mindre det er påkrevet at han blir om bord av hensyn til de om bordværendes, fartøyets eller utstyrets sikkerhet, utføring av nødvendig arbeid om bord, innretningens forestående avreise eller forhaling, eller som følge av myndighetenes pålegg. Blir en ansatt pålagt å holde seg om bord i fritiden uten at dette skjer på grunn av hans eget forhold, eller som følge av bestemmelser fattet av offentlig myndighet, skal han ha godtgjøring som for ventetid ved forsinket mannskapsbytte.»

- (8) Ved tariffrevisjonen i 2000 fikk bestemmelsen den ordlyden som den har i dag. I punkt 11 i protokollen fra forhandlingene fremgikk følgende:

«3.7 Rett til å gå på land i fritid

I første avsnitt endres første og siste del slik:

Under innretningens opphold i havn eller på sikker ankerplass in shore, under verkstedopphold

.... skal han ha godtgjøring med NOK 50,- pr. time.»

- (9) **Nærmere om bakgrunnen for tvistene**

- (10) Det spørsmålet som saken reiser, har sin bakgrunn i to tvister i hhv. COSL Offshore Drilling Europe AS (COSL) og Saipem S.p.A Norwegian Branch (Saipem). Tvisten i COSL har sin bakgrunn i en streik knyttet til Oljeserviceavtalen mellom Næringslivets Hovedorganisasjon (NHO)/Norsk olje og gass (NOG) og LO/IE. Streiken medførte at daværende Statoil i brev av 23. september 2016 meddelte COSL at streiken innebar en force majeure-situasjon som løste selskapet fra dets kontraktsforpliktelser. Rigger COSL Promotor ble som følge av dette bragt inn til land og lå i Fensfjorden fra 30. september til 11. oktober 2016. De ansatte fikk i perioden ikke landlov på sin fritid. Det ble avholdt tvistemøte mellom bedriften og de tillitsvalgte 21. oktober 2016. Det ble skrevet slik protokoll fra dette møtet:

«I forbindelse med streiken på oljeservice området og de som var ombord, er det oppstått uenighet om det er rett på nektet landlov når riggen var seilt inn mot land etter Statoil ikke ville ha operasjon offshore.

Industri Energi, SAFE og DSO sitt syn på saken:

Med referanse til tariffens punkt 3.7 mener Industri Energi, SAFE og DSO at medlemmer som var ombord på riggen skal ha rett på dette tillegget, da vi ikke har mottatt noen dokumentasjon på at de kommer inn under unntakene i nevnte punkt.

Bedriften sitt syn:

Bedriften viser til at riggen ikke var i verksteds- eller opplagsmodus som er det bestemmelsen gjelder, men derimot var i full standby i Fensfjorden klar til å seile ut på kort varsel.

Partene kom ikke til enighet under drøftingene.»

- (11) Forhandlingsmøte mellom IE og NR ble avholdt 16. november 2016. Partene viste til den lokale tvisteprotokollen og de anførsler som der fremkom. Partene kom ikke til enighet.
- (12) Forhandlingsmøte mellom LO og NR ble avholdt 2. mai 2017. Protokollen fra møtet lyder:

«Det ble vist til tvisteprotokoller mellom IE og NR av 16. november 2016.

Partene innledet forhandlinger etter Hovedavtalen punkt 2.4.

LO anførte:

LO og IE anfører at både de faktiske og rettslige vilkårene for de ansattes rett til å gå i land i sin fritid var i dette tilfellet oppfylt, jf. overenskomstens pkt. 3.7. Bestemmelsens virkeområde er ikke begrenset til 'verksteds- eller opplagsliknende forhold' men dekker også sikker ankerplass inshore. Det forelå heller ingen øvrige forhold som gjorde tilstedeværelse om bord påkrevet. De ansatte det gjelder vil da ha rett til godtgjøring med kr 50,- pr time, og det vil bli fremsatt krav om etterbetaling i tråd med dette.

NR anførte:

Norges Rederiforbund støttet bedriften i at den aktuelle situasjonen ikke faller inn under virkeområdet for overenskomsten punkt 3.7 da vi ikke kan se at innretningen hadde et opphold/en passiv modus som ved verkstedsopphold eller på opplag.

Partene kom ikke til enighet.»

- (13) Tvisten i Saipem har sin bakgrunn i at riggen SDDR Scarabeo 8 etter et verkstedsopphold lå i fjorden utenfor Ølen i tidsrommet 9. desember til 20. desember 2016. De ansatte fikk ikke anledning til å gå i land i sin fritid. Lokalt tvistemøte ble avholdt 20. desember 2016. Fra dette møtet ble det skrevet slik protokoll:

«Situasjonsbeskrivelse:

SDDR Scarabo 8 lå fra 09 desember kl 16 – tirsdag 20 desember 2016 i fjorden på sjøprøver i fjorden utenfor Ølen etter landligge fra august til desember 2016.

De ansatte fikk ikke anledning til å gå i land i sin fritid ombord.

Foreningens påstand:

SEA krever at medlemmer som ikke har blitt gitt muligheten til å gå på land i sin fritid skal ha kompensert iht. tariffens pkt. 3.7.

Bedriftens påstand:

Bedriften viser til at riggen i den aktuelle perioden ikke var i verksteds- eller opplagsmodus som er det bestemmelsen i punkt 3.7 gjelder, riggen var derimot under sjøprøver.»

- (14) Forhandlingsmøte mellom IE og NR ble avholdt 8. mars 2017. Protokollen fra møtet lyder:

«Partene viste til lokal tvisteprotokoll i datert 20. desember 2016 vedrørende overenskomsten punkt 3.7.

IE støttet klubben i det man mente at de ansatte som ble nektet landlov har rett på kompensasjon etter 3.7.

NR viste til at riggen på det aktuelle tidspunktet var under DP-testing/sjøprøver og at dette ikke naturlig dekkes av de situasjoner som er beskrevet i punkt 3.7. Dette standpunktet er velkjent for IE da et tidligere tilfelle er behandlet på møtene 22. november og 15. januar 2014, jf. sentral protokoll av 15. januar 2014.

Partene kom ikke til enighet.»

- (15) Forhandlingsmøte mellom LO og NR ble avholdt 2. mai 2017. Fra møtet ble det skrevet slik protokoll:

«Det ble vist til tvisteprotokoll mellom IE og NR av 8. mars 2017.

Partene innledet forhandlinger etter Hovedavtalen punkt 2.4.

LO anførte:

LO og IE anfører at både de faktiske og rettslige vilkår for de ansattes rett til å gå i land i sin fritid var i dette tilfellet oppfylt, jf. overenskomsten pkt. 3.7. Bestemmelsens virkeområde er ikke begrenset til 'verksteds- eller opplagsliknende forhold' men dekker også sikker ankerplass inshore. Det forelå heller ingen øvrige forhold som gjorde tilstedeværelse om bord påkrevet. De ansatte det gjelder vil da ha rett til godtgjøring med kr 50,- pr time, og det vil bli fremsatt krav om etterbetaling i tråd med dette.

NR anførte:

Norges Rederiforbund støttet bedriften i at den aktuelle situasjonen ikke faller inn under virkeområdet for overenskomsten punkt 3.7 da vi ikke kan se at innretningen hadde et opphold/en passiv modus som ved verkstedsopphold eller opplag.

Partene kom ikke til enighet.»

- (16) LO med IE tok ut stevning for Arbeidsretten 19. mars 2018. NR innga tilsvaret 25. april 2018. Hovedforhandling ble avholdt 17. og 18. september 2018. Tre partsrepresentanter og seks vitner avga forklaring. Dommen er på grunn av reisefravær blant rettens medlemmer avsagt fire dager etter fristen på fire uker i arbeidstvistloven § 56 andre ledd.
- (17) **Partenes påstandsgrunnlag og påstander**
- (18) *Landsorganisasjonen i Norge* med Industri Energi har i korte trekk anført:
- (19) Riggavtalen punkt 3.7 hjemler rett for de ansatte til å gå i land på sin fritid i fire ulike situasjoner. Dette er når riggen har opphold i havn, når den oppholder seg på annen sikker ankerplass inshore, er ved verkstedsopphold og når den er i opplag. Alternativet «opphold ... på annen sikker ankerplass» omfatter innretninger som oppholder seg på dynamisk posisjonering inshore.
- (20) Ordlyden gir klar støtte for en slik forståelse. Dynamisk posisjonering er å anse som en sikker ankerplass. Begrepet «opphold» i bestemmelsen gir ingen føringer for hvor riggen må ligge for at mannskapet skal ha rett til landlov. «Opphold» sier heller ikke noe om

måten riggen oppholder seg på. Å begrense landlov til de tilfeller en rigg har opphold på anker, vil innebære en innskrenkende tolkning av bestemmelsen. Dersom partene hadde ment at retten til landlov bare skulle gjelde når riggen er ankret opp, burde det ha fremgått klart av ordlyden. «Sikker ankerplass» må forstås som en sikker plass hvor rigger oppholder seg i ro og ikke at den nødvendigvis må være på anker.

- (21) Dynamisk posisjonering er en like sikker måte for en rigg å oppholde seg i ro på som det å ligge fortøyd til kai. Dynamisk posisjonering benyttes når riggen opererer offshore mens det foretas boring. Det bestrides at en rigg som er på dynamisk posisjonering, er å anse som underveis slik det er definert i sjøveisreglene. Begrepet «underveis» gir intet bidrag til tolkningen. Når riggen ligger på dynamisk posisjonering, beveger den seg ikke fra et sted til et annet – den ligger i ro. Dynamisk posisjonering er et alternativ til bruk av anker. Det er irrelevant hvorvidt det er plikt til å ha los om bord mens riggen ligger på dynamisk posisjonering. Poenget er at den da ligger i ro på en like sikker måte som om den skulle være fortøyd ved hjelp av anker.
- (22) Tariffhistorikken taler klart for at dynamisk posisjonering må likestilles med oppankring. Det er ingen holdepunkter for at partene har ment at offentligrettslig regulering om sjøfart skal tillegges betydning for forståelsen av tariffavtalen. Da henvisningen til sjømannsloven § 44 ble tatt ut ved revisjonen i 1990, og retten til landlov ble utvidet til å omfatte flere situasjoner enn hva som fulgte av sjømannsloven, var dynamisk posisjonering en vel kjent oppankringsmåte. Overenskomstens lønnsbestemmelser omfattet DP-operatører. Innholdet i bestemmelsen ble presisert ved tariffrevisjonen i 2000. Dersom NR mente retten til landlov ikke gjaldt ved dynamisk posisjonering, hadde forbundet en klar foranledning til å gjøre sitt syn kjent overfor NOPEF, noe som ikke ble gjort.
- (23) Formålet med bestemmelsen er å gi de ansatte rett til å gå i land i sin fritid. Dynamisk posisjonering benyttes i utstrakt grad som alternativ til oppankring ved kai. Dersom retten til landlov ikke gjelder når en rigg har opphold på dynamisk posisjonering, vil retten til landlov bli begrenset.
- (24) Praksis underbygger LO/IEs forståelse. Praksis i seg selv må tillegges betydelig vekt og er et selvstendig bærende element for forståelsen. Det er dokumentert at tillegg er blitt tilstått ansatte som er blitt nektet å gå i land på sin fritid når rigger har ligget på dynamisk posisjonering. Det må legges til grunn at dette har vært praksis i bransjen. Partene klargjorde forståelsen av bestemmelsen ved tariffrevisjonen i 2000. IE har foretatt undersøkelser, og det er ikke registrert uløste tvistesaker før de som er bakgrunn for denne

saken. Manglende klargjøring fra NRs side underbygger hvordan bestemmelsen er forstått og blitt praktisert.

- (25) Selskapene opptrådte tariffstridig ved ikke å tilstå de ansatte godtgjøring i henhold til overenskomstens bestemmelse da de ble nektet å gå i land i sin fritid i de angitte tidsrom. Riggene oppholdt seg på sikre ankerplasser i overenskomstens forstand. Pålegget om å holde mannskapet om bord på riggene kunne ikke hjemles i punkt 3.7 første ledd siste setning. Det er selskapene som må bære risikoen for at mannskapet ble holdt om bord. Det bestrides at det var noen sikkerhetsmessig risiko forbundet med å frakte mannskapet til og fra land med båt. Riggene lå i ro ved dynamisk posisjonering. I de angjeldende tidsrommene var det daglig utstrakt båtanløp i forbindelse med frakt av utstyr og servicepersonell som utførte vedlikeholdsoppdrag om bord på riggene.
- (26) Selskapene plikter å etterbetale de berørte arbeidstakere godtgjøring i henhold til bestemmelsen. Vanligvis gjelder ikke etterbetalingsplikten lenger enn til markeringstidspunktet, dvs. det tidspunkt da tvisten ble tatt opp lokalt. Det foreligger imidlertid særlige grunner til at virkningstidspunktet settes til et tidligere tidspunkt enn dette. Begge de omtvistede forhold saken omfatter, oppsto i tid etter at de sentrale parter hadde en tvisteprotokoll om det samme tema. Selskapene hadde ingen grunn til å forvente eller innrette seg på at manglende utbetaling av tillegget ville bli akseptert. Under enhver omstendighet ble tvistene reist umiddelbart i etterkant av de aktuelle tidsrom landlov ble nektet.
- (27) Det er nedlagt slik endret påstand:
- «1. Overenskomsten for flyttbare offshoreinnretninger m.v. mellom Landsorganisasjonen i Norge/Industri Energi og Norges Rederiforbund for tariffperioden 2016–2018 punkt 3.7 er slik å forstå at alternativet «*opphold ... på annen sikker ankerplass inshore*» også vil kunne omfatte innretninger som oppholder seg på dynamisk posisjonering (DP) på sikker ankerplass inshore.
 2. COSL Offshore Drilling Europe AS handlet tariffstridig ved ikke å utbetale godtgjøring i henhold til overenskomstens punkt 3.7 første ledd siste setning til ansatte ved riggen COSL Promoter i tidsrommet 30.09. – 11.10.16.
 3. Saipem S.p.A Norwegian Branch handlet tariffstridig ved ikke å utbetale godtgjøring i henhold til overenskomstens punkt 3.7 første ledd siste setning til ansatte ved riggen SS DR Scarabeo 8 i tidsrommet 09.12.–20.12.16.
 4. COSL Offshore Drilling Europe AS plikter å etterbetale de berørte arbeidstakere
 5. Saipem S.p. A Norwegian Branch plikter å etterbetale de berørte arbeidstakere.»
- (28) *Norges Rederiforbund, COSL Offshore Drilling Europe AS og Saipem S.p.A Norwegian Branch* har i korte trekk anført:

- (29) Formuleringen «opphold på ... sikker ankerplass inshore» omfatter ikke rigger som er dynamisk posisjonert inshore. Utgangspunktet for tolkningen er en objektiv språklig forståelse av «sikker ankerplass». Dette tilsier at riggen må være ankret opp. Bestemmelsen må forstås ut fra en kontekstuell sammenheng der bransjeterminologi gir veiledning. Henvisningen til sjømannsloven § 44 ble tatt ut av overenskomsten i 1990, men det var de samme begrep som ble tatt inn i teksten i overenskomsten. Overenskomsten må forstås på samme måte som sjømannsloven. Retten til landlov gjaldt i de tilfeller fartøyet var fortøyd eller lå til ankers. Uttrykket «sikker ankerplass» i overenskomstens forstand må forstås på samme måte.
- (30) Begrepet «sikker ankerplass» har en rettslig betydning i det maritime regelverket. En rigg som er dynamisk posisjonert, er «underveis». Et fartøy som ikke ligger til ankers, og ikke er gjort fast til land eller står på grunn, er ifølge sjøveisreglene å anse som «underveis». Det er losplikt for rigger som er dynamisk posisjonert. Losplikten opphører først når fartøyet er sikkert oppankret. Rapporteringspliktig ankomst- og avgangstid er knyttet til at fartøyet er fortøyd eller at anker er lagt ut. Det er videre ulike bemanningsregler for fartøy som er dynamisk posisjonert og fartøyer som er ankret opp.
- (31) Det er ingen holdepunkter i tariffhistorien som tilsier at dynamisk posisjonering skal likestilles med sikker ankerplass. Det kan ikke legges til grunn noen felles partsforutsetning som tilsier at retten til landlov er utvidet til også å omfatte rigger som er dynamisk posisjonert.
- (32) Praksis gir ingen støtte for LO/IEs forståelse. Manglende tvister knyttet til forståelsen av bestemmelsen kan ikke tas til inntekt for at bransjepraksis har vært å tilstå tillegg når landlov er blitt nektet på rigger som har ligget dynamisk posisjonert.
- (33) LO/IEs forståelse av bestemmelsen, og den påstand som er blitt nedlagt, innebærer at bestemmelsen blir uhyre vanskelig å praktisere. Det gir forutsigbarhet både for arbeidsgiver og ansatte å knytte retten til landlov til innretninger som har sikker ankringsplass.
- (34) Formålet med bestemmelsen er å gi mannskapet anledning til å gå i land når reisen er avsluttet. Den er ikke ment å være en betalingsbestemmelse.
- (35) COSL og Saipem har ikke begått tariffbrudd ved å unnlate å betale tillegg da mannskapet ble nektet landlov. COSL Promotor lå på dynamisk posisjonering i Fensfjorden som følge av at Statoil varslet force majeure som følge av streik blant andre av IEs medlemmer. Innretningen måtte holdes stand-by for å kunne gjenoppta arbeidet på kort varsel. I denne

situasjonen var det ikke aktuelt å innrømme mannskapet landlov. Scarabeo 8 hadde ligget ved kai i lang tid før den beveget seg ut i Ølensfjorden for testing/sjøprøver, og den lå på dynamisk posisjonering. Det ville ikke vært sikkerhetsmessig forsvarlig å frakte mannskapet i deres friperioder til og fra land med båt. Båttransport ville dessuten medført merarbeid for mannskapet som arbeidet med testing/sjøprøver.

(36) Det foreligger ikke tilstrekkelige særlige grunner til at etterbetalingskravet skal strekke seg lenger tilbake i tid enn markeringstidspunktet.

(37) Det er nedlagt slik påstand:

«De saksøkte frifinnes.»

(38) **Arbeidsrettens merknader**

(39) *Arbeidsretten* er kommet til at de saksøkte må frifinnes, og vil bemerke:

(40) Retten til landlov i overenskomsten punkt 3.7 gjelder når innretningen (fartøyet/riggen) oppholder seg «i havn eller på annen sikker ankerplass inshore, under verkstedsopphold og når den er i opplag nær land». Spørsmålet i saken er om en rigg som ligger dynamisk posisjonert, er å anse som å ha opphold «på annen sikker ankerplass».

(41) Dynamisk posisjonering er betegnelsen på at en rigg eller et fartøy holdes i posisjon ved hjelp av flere propeller i stedet for ankere. Propellene drives av diesel-elektriske motorer som styres fra en datamaskin. Det er et datastyrt navigasjonssystem som bruker satellittkommunikasjon for å holde fartøyet i samme posisjon uansett bølger, vind og strøm i havet. I forbindelse med olje- og gassleting til havs ble dynamisk posisjonering første gang tatt i bruk i 1961. Det første norske dynamiske posisjoneringsanlegget ble montert om bord på et fartøy i 1977.

(42) Det følger av lospliktforskriften § 3 at «fartøy er lospliktig når det er underveis i farvann som er definert som lospliktig». Ordet «underveis» betyr ifølge definisjonen i sjøveisreglene «at et fartøy ikke ligger til ankers eller er gjort fast til land eller står på grunn». På forespørsel fra advokat Rasmussen i NR har Henning Osnes Teigene i Sjøsikkerhetsavdelingen i Kystverket opplyst at fartøy som bruker dynamisk posisjonering, vil være «omfattet av begrepet «underveis» slik det er brukt i lospliktforskriften og dermed lospliktig». Han uttaler videre at «vi har eksempel på at fartøy som bruker DP og tester utstyr i åpne og oversiktlige fjorder gis delvis fritak fra losplikten».

- (43) Den offentligrettslige reguleringen av losplikt og definisjoner i denne sammenheng er imidlertid ikke avgjørende for tolkningen av tariffavtalens bestemmelser og hvordan retten til landlov skal bedømmes for fartøy eller rigger som er dynamisk posisjonert.
- (44) Utgangspunktet ved tariffavtaletolkning er en objektiv språklig forståelse av ordlyden. For at en innretning skal sies å ha opphold på en «sikker ankerplass», må innretningen, slik Arbeidsretten ser det, ha ankret opp, dvs. ha kastet anker eller ligge fortøyd til kai. Selv om dynamisk posisjonering er en alternativ måte å holde innretningen i ro på, er det noe annet enn å ha opphold på en sikker ankerplass. Dersom retten til landlov også skal omfatte dynamisk posisjonerte rigger, vil det innebære et utvidet anvendelsesområde i forhold til det en naturlig forståelse av ordlyden tilsier.
- (45) Spørsmålet blir da om det foreligger tilstrekkelige holdepunkter for at alternativet «sikker ankerplass» i punkt 3.7 i Riggavtalen skal forstås slik at det også kan omfatte innretninger som ligger dynamisk posisjonert.
- (46) I overenskomsten frem til og med perioden 1988–1990 ble sjømannslovens § 44 lagt til grunn for retten til landlov. Etter denne bestemmelsen hadde sjømannen rett til å gå i land på sin fritid når skipet oppholdt seg «i havn eller på annen sikker ankerplass». I overenskomsten 1990–1992 ble henvisningen til sjømannsloven tatt ut, og vilkårene for landlov ble regulert i punkt 3.7. Vilråene for landlov ble da de samme som etter sjømannsloven, samt at «under verkstedopphold og opplag nær land» ble føyd til. Det ble foretatt en mindre redaksjonell endring av bestemmelsen ved tariffrevisjonen i 2000, men dette er uten betydning for spørsmålet i vår sak. Ut fra bevisførselen legger Arbeidsretten til grunn at tvistespørsmålet i saken ikke har vært tema mellom partene ved tariffforhandlingene. Noen felles partsforutsetning om at retten til landlov også gjelder rigger som er dynamisk posisjonert, kan ikke legges til grunn.
- (47) Begge parter har gjort gjeldende at praksis blant selskaper som er bundet av Riggavtalen, taler for deres syn. Ut fra det som kom frem under hovedforhandlingen, har praksis vært varierende. Arbeidsretten finner ikke å kunne tillegge den påberopte praksis noen betydning.
- (48) Retten til landlov ble tatt inn i selve overenskomsten i 1990. På dette tidspunkt var dynamisk posisjonering blitt tatt i bruk for å holde borerigger i posisjon både ved arbeid offshore og som alternativ til oppankring ved kai. I overenskomsten 1990–1992 var DP-operatør en egen stillingsbetegnelse med særskilt lønnsgruppeplassering. Slik Arbeidsretten ser det, var det NOPEF som den gang, eventuelt ved senere tariffrevisjoner,

hadde oppfordring til å få overenskomstfestet at retten til landlov også kunne omfatte dynamisk posisjonerte rigger. I en slik situasjon må IE bære risikoen for egne forutsetninger om bestemmelsens rekkevidde.

- (49) Det er, slik Arbeidsretten ser det, ingen holdepunkter for at dynamisk posisjonerte rigger skal likestilles med rigger som ligger på sikker ankerplass når det gjelder ansattes rett til å gå i land i sin fritid etter Riggavtalens punkt 3.7.
- (50) Med den forståelse av punkt 3.7 som Arbeidsretten er kommet til, opptrådte ikke COSL Offshore Europe AS og Saipem S.p.A Norwegian Branch tariffstridig ved ikke å betale godtgjøring til ansatte som ble nektet landlov på riggene COSL Promotor i tidsrommet 30. september – 11. oktober 2016 og SSSDR Scarabeo 8 i tidsrommet 9. desember – 20. desember 2016.
- (51) Dommen er enstemmig

SLUTNING

De saksøkte frifinnes.

Jakob Wahl
(sign.)

Alexander Næss Skjønberg
(sign.)

Steinar Tjomsland
(sign.)

Unni Rasmussen
(sign.)

Margunn Sørskår
(sign.)

Per Østvold
(sign.)

Magne Braadland
(sign.)

Rett utskrift bekreftes: