



ARBEIDSRET TEN

DOM

Avsagt: 29. juni 2021

Saksnr.: 28/2020

Lnr.: AR-2021-22

Dommere: Jakob Wahl
Tron Løkken Sundet
Ingse Stabel
Stein Johansen
Margunn Sørskår
John Giæver
Tore Ulleberg

Saken gjelder: Kompensasjon for svingskift

Sammenslutningen av fagorganiserte i
energisektoren

Advokat Kjell M. Brygfjeld

mot

1. Norges Rederiforbund
2. Deep Sea Management AS

Advokat Are Gauslaa

DOM

- (1) Saken gjelder spørsmål om ansatte har rett til kompensasjon for svingskift. Tvisten mellom partene gjelder rett til kompensasjon for endring fra dagskift til nattskift som en tilpasning til helikopteravganger fra riggen «Deepsea Nordkapp».
- (2) **Sakens tariffrettslige utgangspunkter**
- (3) Sammenslutningen av fagorganiserte i energisektoren (SAFE) og Norges Rederiforbund (NR) er bundet av tariffavtale for ansatte på flyttbare offshoreinnretninger og for boring og forpleining på permanent plasserte innretninger på norsk kontinentalsokkel (Flyteriggavtalen). Tvisten gjelder avtalen for perioden 2018–2020.
- (4) Flyteriggavtalen punkt 3 har bestemmelser om arbeidstid og skiftordninger. Ansatte på flyttbare innretninger følger en 2–4-ordning, med en oppholdsperiode på 2 uker etterfulgt av 4 uker friperioder. Den ansatte skal tildeles en arbeidsplan som viser oppholdsperioder og friperioder. Punkt 3.1 definerer oppholdsperiode som «det tidsrom arbeidstakeren oppholder seg i sammenheng på innretningen som faller inn under virkeområdet til Rammeforskriften kap. VIII.» Friperiode er definert som tiden mellom to oppholdsperioder.
- (5) Punkt 3.1 definerer «svingskift» som «skiftarbeid hvor arbeidsperiodene foregår på ulike tider av døgnet i en og samme oppholdsperiode». En arbeidsperiode er «det tidsrom (vanligvis 12 timer) som arbeidstakeren er i arbeid for arbeidsgiver i løpet av et døgn». Om arbeidsperiode heter det i punkt 3.5:

«Den nærmere daglige arbeidstidsordning avtales mellom partene om bord. Ingen ansatt har krav på å kunne arbeide utelukkende på dagtid. Når de ansatte ønsker det og intet annet er avtalt, skal man søke å legge forholdene til rette for et rimelig skifte mellom dag- og nattjeneste med mindre dette volder særlige vanskeligheter. Det foretas ikke trekk for pålagt hviletid.»

For ledende personell som plattformssjef, teknisk sjef, stabilitetssjef, forpleiningssjef, boresjef og produksjonssjef, som ikke er omfattet av Arbeidsmiljølovens eller Rammeforskriftens arbeidstidsbestemmelser, er det ikke avtalt begrenset daglig arbeidstid, men disse må selv organisere sin nødvendige hviletid.»

- (6) Kompensasjon for svingskift reguleres av punkt 3.5.1 og 3.5.2 som lyder:

«3.5.1 Svingskiftkompensasjon

Endret plassering av arbeidsperiode kompenseres for hver endring med et kronebeløp tilsvarende overtidstillegg (65%). Tillegget betales i de to første arbeidsperiodene etter endringen og for det antallet timer arbeidsperioden har blitt endret.

Går den ansatte f.eks. fra arbeidsperiode kl. 06.00 – kl. 18.00, til arbeidsperiode kl. 12.00 – kl. 24.00, betales med 6 timer overtidstillegg (65%) for de to første arbeidsperiodene.

Går den ansatte f.eks. fra arbeidsperiode kl. 06.00 – kl. 18.00 til arbeidsperiode kl. 18.00 – kl. 06.00, betales med 12 timer overtidstillegg (65%) for de to første arbeidsperiodene.

Tillegget utbetales uavhengig av lengden på arbeidsperiodene etter endringen.

Ved arbeidsperiodeendringen som følge av forlenget tid i etterkant av en ordinær oppholdsperiode hvor den ansatte avslutter den forlengede oppholdsperioden en dag etter endringen av arbeidsperioden (svingskiftet) skal det bare betales kompensasjon for en arbeidsperiode.

3.5.2 Unntak/presiseringer

Det kompenseres ikke for arbeidsperiodeendringer som følge av tildelt arbeidsplan. Det kompenseres heller ikke for endring av arbeidsperioden for hele oppholdsperioden når den ansatte får beskjed om dette før avreise fra heliport.

Dette skal praktiseres som følger i tilfeller nedenfor:

- Det kompenseres ikke for endret arbeidsperiode ved overgang fra en ekstraordinær oppholdsperiode til den ordinære oppholdsperioden dersom endringen er en følge av tildelt arbeidsplan (for den ordinære oppholdsperioden).
- Dersom endringen av arbeidsperiode finner sted på et annet tidspunkt enn det som fremgår av arbeidsplanen (forskjøvet svingskift) skal dette kompenseres med satsene i pkt 3.5.1 for to arbeidsperioder med mindre den ansatte får beskjed om endringen før avreise fra heliport.
- Ved ekstra oppholdsperioder uten tilknytning til en ordinær oppholdsperiode og for vikarer skal det ikke kompenseres for arbeidsperiodeendringer som fremgår av arbeidsplanen for den ansatte man avløser, eller som man har fått beskjed om før avreise fra heliport. Unntaket gjelder bare for én arbeidsperiodeendring i løpet av en oppholdsperiode. (Merknad: vikarer skal ha beskjed hvem det vikarieres for og vedkommendes arbeidsplan før avreise fra heliport).
- Dersom den ansatte som normalt ikke har arbeidsperiodeendringer får beskjed om en arbeidsperiodeendring før avreise fra heliport, skal dette ikke kompenseres. Dette unntaket gjelder bare for én arbeidsperiodeendring i løpet av en oppholdsperiode.
- Dersom et avtalt svingskift ikke blir gjennomført skal det ikke gis svingskiftkompensasjon.
- Utenom de arbeidsperiodeendringer som følger av kulepunkt 1, gjelder unntak bare for en arbeidsperiodeendring i løpet av en oppholdsperiode.»

- (7) Flyteriggavtalens bestemmelser om kompensasjon for svingskift har forløpere tilbake til tariffavtalen mellom Norsk Boreriggeierforening og LO. Norsk Boreriggeierforening ble innlemmet i Norsk Offshoreforening, før den ble innlemmet i Arbeidsgiverforeningen for Skip og Offshorefartøyer (ASO). ASO gikk senere inn i NR.
- (8) Norsk Offshoreforening inngikk i 1982 tariffavtale med Rederiansatte Oljearbeideres Forbund, som senere ble innlemmet i Oljearbeidernes Fellessammenslutning (OFS), som senere endret navn til SAFE. Avtalen fra 1982 bestemte at den daglige arbeidstiden skulle avtales mellom partene om bord. Det skulle legges til rette for en rimelig veksling mellom arbeid dag og natt, men ingen hadde krav på kun å arbeide dagtid. Disse bestemmelsene er videreført i dagens avtale punkt 3.5.
- (9) Bestemmelse om kompensasjon for svingskift ble første gang tatt inn i Flyteriggavtalen mellom ASO og OFS i 1994. Punkt 3.6 Svingskift lød:

«Varsel om endring av arbeidsperiode skal gis den enkelte så tidlig som mulig. Endret plassering av arbeidsperiode kompenseres for hver endring med kronebeløp etter nedenstående eksempler:

Går den ansatte fra arbeidsperiode kl. 06.00 – kl. 18.00, til arbeidsperiode kl. 12.00 – kl. 24.00, kompenseres med kr. 100,-.

Går den ansatte fra arbeidsperiode kl. 06.00 – kl. 18.00 til arbeidsperiode kl. 18.00 – kl. 0600, kompenseres med kr. 200,-.

Det kompenseres ikke for arbeidsperiodeendringer som følger av tildelt arbeidsplan. Det kompenseres heller ikke for endring av arbeidsperioden for hele oppholdsperioden når den ansatte får beskjed om dette før avreise fra hjemstedet.»

- (10) I 1996 ble overenskomsten for produksjonsinnretninger innlemmet i Flyteriggavtalen. Bestemmelsen om svingskiftkompensasjon fikk da ulike satser for ansatte på flyttbare innretninger for oljeproduksjon og ansatte på andre flyttbare innretninger:

«3.5 Arbeidsperiode

Den nærmere daglige arbeidstiden avtales mellom partene om bord. Ingen ansatte har krav på å kunne arbeide utelukkende på dagtid. Når de ansatte ønsker det og intet annet er avtalt, skal man søke å legge forholdene til rette for at rimelig skifte mellom dag- og nattjeneste med mindre dette volder særlige vanskeligheter.

Det kompenseres ikke for arbeidsperiodeendringer som følger av tildelt arbeidsplan. Det kompenseres heller ikke for endring av arbeidsperioden for hele oppholdsperioden når den ansatte får beskjed om dette før avreise fra heliport.

Varsel om endring av arbeidsperiode skal gis den enkelte så tidlig som mulig. Endret plassering av arbeidsperiode kompenseres for hver endring med kronebeløp etter nedenstående eksempler:

På flyttbare innretninger for oljeproduksjon gjelder følgende:

Går den ansatte fra arbeidsperiode kl. 06.00 – kl. 18.00, til arbeidsperiode kl. 12.00 – kl. 24.00, betales med 6 timer overtidstillegg (65%) for de to første arbeidsperiodene.

Går den ansatte fra arbeidsperiode kl. 06.00 – kl. 18.00 til arbeidsperiode kl. 18.00 – kl. 0600, med 12 timer overtidstillegg (65%) for de to første arbeidsperiodene.

På andre flyttbare innretninger gjelder følgende:

Går den ansatte fra arbeidsperiode kl. 06.00 – kl. 18.00, til arbeidsperiode kl. 12.00 – kl. 24.00, kompenseres med kr. 100,-.

Går den ansatte fra arbeidsperiode kl. 06.00 – kl. 18.00 til arbeidsperiode kl. 18.00 – kl. 0600, kompenseres med kr. 200,-.»

- (11) Satsene for produksjons- og riggarbeidere ble harmonisert i tariffoppgjøret i 1998, og bestemmelsen fikk slik ordlyd:

«3.5 Arbeidsperiode

Den nærmere daglige arbeidstiden avtales mellom partene om bord. Ingen ansatte har krav på å kunne arbeide utelukkende på dagtid. Når de ansatte ønsker det og intet annet er avtalt, skal man søke å legge forholdene til rette for at rimelig skifte mellom dag- og nattjeneste med mindre dette volder særlige vanskeligheter.

Det kompenseres ikke for arbeidsperiodeendringer som følger av tildelt arbeidsplan. Det kompenseres heller ikke for endring av arbeidsperioden for hele oppholdsperioden når den ansatte får beskjed om dette før avreise fra heliport.

Varsel om endring av arbeidsperiode skal gis den enkelte så tidlig som mulig. Endret plassering av arbeidsperiode kompenseres for hver endring med kronebeløp etter nedenstående eksempler:

Går den ansatte fra arbeidsperiode kl. 06.00 – kl. 18.00, til arbeidsperiode kl. 12.00 – kl. 24.00, betales med 6 timer overtidstillegg (65%) for de to første arbeidsperiodene.

Går den ansatte fra arbeidsperiode kl. 06.00 – kl. 18.00 til arbeidsperiode kl. 18.00 – kl. 0600, med 12 timer overtidstillegg (65%) for de to første arbeidsperiodene.»

- (12) Bestemmelsen om svingskiftkompensasjon ble endret og omredigert i overenskomsten for 2000–2002. Rett til svingskiftkompensasjon fremgikk av punkt 3.5.1 og unntak/presiseringer fra retten til kompensasjon ble inntatt i punkt 3.5.2. Bestemmelsene lød:

«3.5.1 Svingskiftkompensasjon

Endret plassering av arbeidsperiode kompenseres for hver endring med et kronebeløp tilsvarende overtidstillegg (65%). Tillegget betales i de to første arbeidsperiodene etter endringen og for det antallet timer arbeidsperioden har blitt endret.

Går den ansatte f.eks. fra arbeidsperiode kl. 06.00 – kl. 18.00, til arbeidsperiode kl. 12.00 – kl. 24.00, betales med 6 timer overtidstillegg (65%) for de to første arbeidsperiodene.

Går den ansatte f.eks. fra arbeidsperiode kl. 06.00 – kl. 18.00, til arbeidsperiode kl. 18.00 – kl. 06.00, betales med 12 timer overtidstillegg (65%) for de to første arbeidsperiodene.

Tillegget utbetales uavhengig av lengden på arbeidsperiodene etter endringen.

Ved arbeidsperiodeendringen som følge av forlenget tid i etterkant av en ordinær oppholdsperiode hvor den ansatte avslutter den forlengede oppholdsperioden en dag etter endringen av arbeidsperioden (svingskiftet) skal det bare betales kompensasjon for en arbeidsperiode.

3.5.2 Unntak/presiseringer

Det kompenseres ikke for arbeidsperiodeendringer som følge av tildelt arbeidsplan. Det kompenseres heller ikke for endring av arbeidsperioden for hele oppholdsperioden når den ansatte får beskjed om dette før avreise fra heliport.

Dette skal praktiseres som følger i tilfellene nedenfor:

- Det kompenseres ikke for endret arbeidsperiode ved overgang fra en ekstraordinær oppholdsperiode til den ordinære oppholdsperioden dersom endringen er en følge av tildelt arbeidsplan (for den ordinære oppholdsperioden).
- Dersom endringen av arbeidsperiode finner sted på et annet tidspunkt enn det som fremgår av arbeidsplanen (forskjøvet svingskift) skal dette kompenseres med satsene i pkt. 3.5.1 for to arbeidsperioder med mindre den ansatte får beskjed om endringen før avreise til heliport.
- Ved ekstra oppholdsperioder uten tilknytning til en ordinær oppholdsperiode og for vikarer skal det ikke kompenseres for arbeidsperiodeendringer som fremgår av arbeidsplanen for den ansatte man avløser, eller som man har fått beskjed om før avreise fra heliport. Unntaket gjelder bare for én arbeidsperiodeendring i løpet av en oppholdsperiode. (Merknad: vikarer skal ha beskjed hvem det vikarieres for og vedkommendes arbeidsplan før avreise fra heliport).
- Dersom den ansatte som normalt ikke har arbeidsperiodeendringer får beskjed om en arbeidsperiodeendring før avreise fra heliport, skal dette ikke kompenseres. Dette unntaket gjelder bare for én arbeidsperiodeendring i løpet av en oppholdsperiode.»

- (13) Punkt 3.5.2 ble endret i 2008, hvor to nye kulepunkter ble tilføyd. Dette var dels tilføyelse av et nytt unntak og dels begrensning av unntak. Disse nye punktene lød:

«• Dersom et avtalt svingskift ikke blir gjennomført skal det ikke gis svingskiftkompensasjon.

• Utenom de arbeidsperiodeendringer som følger av kulepunkt 1, gjelder unntak bare for en arbeidsperiodeendring i løpet av en oppholdsperiode.»

- (14) Forståelsen av punkt 3.5.2 hadde før endringen i 2008 vært tema for tvistebehandling mellom NR og NOPEF i 2005. I den lokale tvisteprotokollen fremgår det at tvisten gjaldt rett til ekstra kompensasjon dersom den ansatte fikk flere arbeidsperiodeendringer i løpet av oppholdsperioden. Bedriften viste til de innledende setningene i punkt 3.5.2 og anførte at det ikke gjaldt rett til kompensasjon for endringer som fulgte av tildelt arbeidsplan eller som var meddelt før avreise fra heliport. Foreningen viste til at den ansatte skulle kompenseres for «alle endringer som er avvik fra arbeidsplanen». Dette betød at den ansatte skulle ha kompensasjon for endringer hvis endringen ikke fremgikk av tildelt arbeidsplan, den skjedde til annet tidspunkt enn det som fremgikk av tildelt arbeidsplan eller den var sving til annet skift enn det som fremgikk av tildelt arbeidsplan. I protokollen fra forhandlingsmøtet mellom NR og NOPEF 10. mars 2005 om «svingskiftkompensasjon for fast ansatte som har mer enn én arbeidsperiodeendring i løpet av en offshoreperiode» heter det:

«NOPEF hevdet:

Fritak fra utbetaling av kompensasjon for endring av arbeidsperiode i oppholdsperioden (svingskift) jf. avtalens 3.5.2 gjelder kun for 1 arbeidsperiodeendring. NOPEF viser til partenes protokoll av 28. mars 2000 om forståelsen av svingskiftbestemmelsen i partenes overenskomst for flyttbare innretninger.

NR hevdet:

NR mener at det ikke følger av avtalens ordlyd at unntaksbestemmelse i pkt. 3.5.2, 2. setning (endringer som den ansatte har fått beskjed om før avreise heliport) er generelt begrenset til 1 endring i løpet av oppholdsperioden. Etter NRs oppfatning er ikke kompensasjon i slike tilfeller regulert verken i tariffavtalen eller fremlagte protokoller.

NR registrerer at de lokale partene er enige om å løse den konkrete saken lokalt. NR vil komme tilbake til NOPEF med et endelig standpunkt om forståelsen av tariffavtalen på dette punktet innen medio mai '05.»

- (15) I etterkant av møtet sendte forhandlingsleder Frode Vareberg i NR den 31. mai 2005 slik e-post til Gudmund Stensen i NOPEF:

«Det vises til lokal protokoll mellom Odfjell Drilling AS og NOPEF-klubben i Odfjell 15. februar 2005, samt sentral protokoll mellom Norges Rederiforbund og NOPEF 10. mars 2005. Norges Rederiforbund forpliktet seg i denne protokollen til å informere NOPEF om NRs endelige standpunkt om forståelsen av tariffavtalen på dette punkt i løpet av mai 2005.

Saken gjaldt krav på svingskiftkompensasjon i et tilfelle hvor den ansatte gjennomførte mer enn 1 arbeidsperiodeendring i løpet av en offshoreperiode, og hadde fått beskjed om dette før avreise heliport.

NR viser til protokoll av 10. mars 2005 og fastholder at verken tariffavtalen eller tidligere protokoller uttrykkelig regulerer tilfellet. NR er imidlertid kommet til at det er naturlig å analogisere fra pkt. 3.5.2. kulepunkt 3 og 4 for arbeidsperiodeendringer for en fast ansatt i hans normale offshoreperiode som arbeidstakeren har fått beskjed om før avreise heliport. Unntaksbestemmelsen i tariffavtalens pkt. 3.5.2, 2. setning er etter NRs oppfatning også i slike tilfeller begrenset til 1 arbeidsperiodeendring i løpet av en offshoreperiode.»

- (16) Ved tariffrevisjonen i 2014 ble følgende inntatt i protokollen fra forhandlingene mellom SAFE og NR:

«Partene har drøftet ulike sider ved bestemmelsen og ønsker å presisere følgende:

Med svingskift menes endret plassering av arbeidsperiode i døgnet. Svingskift vil normalt være endring fra dag- og nattskift som innebærer 12 timers arbeidsperiodeendring. Slike arbeidsperiodeendringer kompenseres med 65 prosent timelønn for 2 x 12 timer, uavhengig av hvordan svingskiftet rent praktisk gjennomføres og lengden på arbeidsperiodene etter endringen. Ved arbeidsperiodeendring som følge av forlenget oppholdsperiode betales 1 x 12 timer hvis det kun arbeides ett skift etter endringen.

Eksempel: Forsinket helikopter kan f.eks. medføre at arbeidstaker ikke får tiltrådt skiftet til det oppsatte tidspunktet. Dersom vedkommende må arbeide utover det oppsatte skift kompenseres dette i henhold til overenskomsten 5.2 og ikke mot svingskift.»

- (17) **Nærmere om bakgrunnen for tvisten**
- (18) Saken gjelder skiftordning på den flyttbare boreinnretningen «Deepsea Nordkapp» (DSN). Innretningen opplevde mye endringer i helikoptertider gjennom høsten og vinteren 2019–2020 som følge av at riggen opererte ut fra Stavanger, Kristiansund og Brønnøysund. Det var derfor behov for å tilpasse arbeidsplanene til de helikopteravganger DSN ble tildelt av operatøren.
- (19) Skiftplanene på DSN er basert på seks skiftlag (crew) som avløser hverandre i døgnet. Et nytt skiftlag ankommer innretningen hver uke og arbeider f.eks. første uke på natt, skifter så over til dag samtidig som et nytt lag starter på natt, mens laget som har arbeidet på dag reiser hjem. Det er tre fagavdelinger på innretningen: Boring, dekk og teknisk. Disse skifter til ulike tider på grunn av ulike avgangstider for helikoptertransport.
- (20) HR-koordinator Liz Strømmen sendte 10. desember 2019 ut e-post til mannskapet på DSN om tilpasning av skift til helikopteravgangene. I e-posten heter det:

«Hei

Vi har utfordringer med ordningen dag/natt dersom helikopter blir flyttet til neste dag med bakgrunn i at de som er på dag skal hjem. Vi har en større fleksibilitet til å gjennomføre de flightene som blir satt opp dersom de som skal hjem er på frivakt. Slik det er nå må flightene passe med hviletid for de som er om bord. Dette gjør at vi ønsker å endre skift ordningen til natt/dag.

Vi gjør derfor denne endringen gjeldende fra i dag for dekk, fra i morgen for teknisk og fra mandag 16. des for boredekk.

Skift/snuordningen blir da som dette:

Ved tidlig flight (Drilling)

Første skift: 1900-0700

Svingskift for skiftet som skal på dag: 1500-2300

Siste skift for de som skal hjem: 2300-0700

Ved sein flight (Dekk)

Første skift: 2100-0700

Svingskift for skiftet som skal på dag: 1900-0300

Siste skift for de som skal hjem: 0300-1100

De som er om bord fortsetter samme skift og går hele turen på dag for å komme oss inn i ordningen med natt dag.»

- (21) Dette førte til at arbeidsplanen fikk to arbeidsperiodeendringer: Én endring midt i oppholdsperioden med overgang fra natt til dag, og deretter én avsluttende arbeidsperiodeendring inn mot avreisedagen.
- (22) En del ansatte meldte inn krav om svingskiftkompensasjon. HR-koordinator Liz Strømmen sendte 2. april 2020 en e-post til de ansatte, hvor hun blant annet opplyste om at det ikke skulle betales kompensasjon for svingskift. Bedriften ville etter dette ikke godkjenne krav på betaling av kompensasjon:

«Svingskiftkompensasjon som følge av tildelt og «kjent» arbeidsordning om bord vert ikkje kompensert ekstra. Sjølv om de må gå siste skiftet på natt, so er dette det som må til for å tilpasse arbeidstidsordningen til mannskapsskifte og helikoptertider og ivareta kviletid. Dette er sjekkas opp med Norges Rederiforbund (NR) ift. overenskomst.

Dette vil og verte kommunisert ut slik at alle har samme informasjon.

Det er nok en del som er gått gjennom, og det beste er om dere trekker det fra på ledig uke slik at det blir rettferdig for alle her ... så får vi ta det derfra.

Frem tom uke 10 er det nok mange som har fått, derfor setter vi en cut off uke 11.»

- (23) I e-postkorrespondanse mellom leder i SAFE-klubben i Odfjell og bedriften gjorde klubben gjeldende at endringen ga rett til svingskiftkompensasjon. SAFE-klubben og bedriften avholdt forhandlingsmøte 29. april 2020. Protokollen fra møtet lyder:

«Bakgrunn

DSN har gjennom høsten og vinteren hatt skifte av utreisested i Stavanger, Kristiansund og Brønnøysund. Dette har medført til en del endringer i arbeidstid/arbeidsplan om bord.

Opprinnelig arbeidsplan dag/natt fungerte veldig godt. Men når vinteren kom og forsinkelser og kanselleringer eskalerte ble det vanskelig å beholde opprinnelig arbeidsplan. Dette bla som følge av at de som skulle svinge til natt siste uken måtte avløse de som skulle heim (på dagtid) for å avvikle HK og mannskapsskifte.

Som følge hendelser hvor vi kom konflikt med hviletid, som gjorde at HK ble kansellert, ble det lagt om til eksisterende arbeidstidsordning i Desember 2019:

Ny ordning ble diskutert på møter om bord og informert til alle ansatte den 10.12.19 på en felles mail.

SAFE I Odfjell sitt syn:

Svingskiftkompensasjon

Den nærmere daglige arbeidstidsordningen avtales mellom partene om bord. Ref. pkt. 3.5

Rundt årsskifte 2019/2020 pålegger bedriften ensidig, at det skiftet som går siste uken dag, skal arbeide nattskift sitt sist skift før hjemreise: fra kl. 23.00 frem til kl. 07.00.

Dette medfører et svingskift fra dag til nattarbeid og skal kompenseres med 2 x 12 t svingskift iht. pkt. 3.5.1.

Alle ansatte, som har gått siste uke natt uten å ha fått kompensert dette med 2 x 12 t svingskift skal etterbetales + morarenter.

Bedriften opplyser at de frem til uke 10 har kompensert nevnte svingskiftendring, med 1.x 12 t svingskift.

De som har fått 1 x 12 t svingskift, skal etterbetales med de manglende 1 x 12 t, slik at det totalt blir kompensert med 2 x 12 t svingskift + morarenter.

Kravet gjelder fra innføring av nattskift siste skift for de som går siste uke dagskift, inntil det er inngått en enighet mellom partene om bord, og hvilken arbeidstidsordning som skal gjelde.

Bedriftens syn:

§ 3.5 til 3.5.2 i overenskomsten mellom NR/DSO, IE og SAFE omhandler arbeidstidsordning, svingskiftkompensasjon og unntak/presiseringer.

3.5 Den daglige arbeidstidsordningen avtales mellom partene om bord.

Behovet for å etablere en ny skiftplan desember 2019 ble nokså akutt, men dog tydelig kommunisert til mannskap. Forslag til ny arbeidstidsordning ble kommunisert med mannskapet på regulære fellesmøter og kommunisert på E-post til alle ansatte. Det er første den seinere tid det er kommet innspill til endringer av arbeidsplan. Og det har i en periode vært diskutert en forbedret arbeidstidsordning.

Den 13. april ble det sendt ut et nytt forslag til de tillitsvalgte om ny arbeidsplan og pr. 28. april er det fortsatt ikke kommet noen innspill på denne.

3.5.1 omhandler endret plassering av arbeidsperiode og kompensasjon for dette.

3.5.2 Det fremgår av § 3.5.2 Unntak/presiseringer:

Det kompenseres ikke for arbeidsperiodeendringer som følger av tildelt arbeidsplan.

I de fleste arbeidsplaner er det normalt at mannskapet om bord ved oppstart og avslutning av oppholdsperioden må arbeide en avvikende arbeidstid. Svingskiftbestemmelsen har aldri vært ment å kompenseres for avvikende arbeidstid i forbindelse med ankomst og avreise med mindre man arbeider ut over 168 timer.

Det at det bli gitt kompensasjon i starten skyldes en feil fortolkning lokalt på DSN som ikke ble opp før nå.»

(24) SAFE og NR avholdt forhandlingsmøte 26. august 2020. Protokollen fra dette møtet lyder:

«Partene viste til lokale tvisteprotokoll i Odfjell Drilling dater 29.04.2020 vedrørende krav på svingskiftkompensasjon ved tildelt arbeidsplan.

Det er avholdt møter og informert om hvordan dette skulle praktiseres på ulike nivåer ute på innretning og etter noe tid i bedriften med leder i SAFE klubben i Odfjell. En har søkt denne saken løst på laveste nivå uten enighet, derav ble den løftet til sentrale parter for videre behandling.

Partene utvekslet synspunkt i saken.

SAFE anførte:

SAFE anfører at mannskapene fulgte en velfungerende arbeidsplan, hvorpå ytre faktorer gjorde at en måtte vurdere endring av oppsatt plan. Ved tidligere tilfeller og behov har bedriften og fagforeningen i fellesskap gjennomgått arbeidsplaner, foretatt. En kan lese av lokal protokoll at det ble foretatt undersøkelser blant de ansatte og på bakgrunn av det foretatt endelige endringer arbeidstidsordning. I denne saken har bedriften etter SAFE i Odfjell sin erfaring endret arbeidsplanen uten reell involvering av mannskapene. Videre at en har vært avvisende mot mannskapers innspill og pålagt at mannskapene skulle følge disse uten videre diskusjon. Endringen medførte 2 x svingskift.

Bedriften betalte først ut overtid for 1 x svingskift. Bedriften mente i etterkant at det var uriktig betalt ut og ville kreve dette tilbake. Da først ble den lokale klubben gjort kjent med saken. De opplyste for bedriften at de skulle betale 2 x svingskift for det ekstra pålagte svingskiftet iht. pkt. 3.5.1. Om dette punktet ikke skal komme til anvendelse her så kan vi knapt se at det vil ha noe form for virkeområde.

Bedriften viste til at den lokale IE klubben ikke hadde tvistet forholdet og ville støtte seg på det videre i møtet/saken. Det fremstår for SAFE sentralt som underlig at man vil vektlegge en lokal parts tolkning, uten at den fra IE sin side er begrunnet eller understøttet fra deres sentrale part. SAFE vil forholde seg til argumentasjonsrekke bedriften lokalt og ikke minst sentral part NR fremlegger i denne saken.

SAFE krever full OT kompensasjon, 2 x 12 timer svingskift, for deldelt arbeidsplan i aktuelle periode.

NR anførte:

Som følge av endrede helikoptertider ble det gjort en tilpasning i siste skift før hjemreise for å opprettholde gjeldende arbeidsplan natt/dag. Det er ingen arbeidsperiode etter dette tilpasningsskiftet og det utløser derfor ikke krav på svingskiftkompensasjon etter overenskomsten. Endringen er uansett kun 8 timer, ikke 2 x 12. Bedriften har også vært i kontakt med IE som heller ikke mener at forholdet utløser rett til svingskiftkompensasjon.»

- (25) SAFE tok ut stevning for Arbeidsretten 30. oktober 2020. NR innga tilsvaer 2. desember 2020. Hovedforhandling ble gjennomført i Arbeidsrettens lokaler 1. og 2. juni 2021, og ble lagt opp i samsvar med Folkehelseinstituttets retningslinjer for smittevern. Dommer Sørskår deltok i forhandlingene gjennom videolink. To partsrepresentanter og seks vitner avga forklaring. En forklaring ble avgitt i retten og de øvrige forklaringene ble gjennomført som fjernavhør via videolink.
- (26) **Partenes påstandsgrunnlag og påstander**
- (27) *Sammenslutningen av fagorganiserte i energisektoren* har i korte trekk anført:
- (28) Endringen av arbeidsperiode for siste uke av oppholdsperioden fra dagskift til nattskift, er svingskift som gir rett til kompensasjon etter Flyteriggavtalen punkt 3.5.1. Dette følger av ordlyden i avtalen, av historikk og praksis mellom partene, og av reelle hensyn. Retten til kompensasjon gjelder uten hensyn til om endringen i skiftet er besluttet ensidig av arbeidsgiver eller har kommet i stand etter avtale med de ansatte.
- (29) Overgang fra dagskift til nattskift på slutten av oppholdsperioden er en endring av arbeidsperiode som er svingskift etter definisjonen i avtalens punkt 3.1. Alle endringer i arbeidsperioden regnes som svingskift. «Tilpasningsskift» er derfor svingskift i tariffavtalens forstand, med rett til kompensasjon etter punkt 3.5.1. Retten til kompensasjon for svingskift gjelder uavhengig av hva som skjer etter at endringen er gjennomført eller hvor lang den etterfølgende arbeidsperioden er. På dette punktet må ordlyden i punkt 3.5.1 første ledd leses i sammenheng med fjerde ledd. Denne tolkningen har også støtte i protokollen fra 2014 fra forhandlingene mellom SAFE og NR.
- (30) Rederiet har i en periode betalt kompensasjon for ett svingskift til enkelte ansatte, men dette opphørte 2. april 2020 under henvisning til at arbeidsplanen var tildelt og kjent. Begrunnelsen for å ikke betale tillegg har imidlertid endret seg under behandlingen av saken. I tvisteforhandlingene med NR ble det anført at de ansatte ikke hadde rett til kompensasjon fordi det ikke var to arbeidsperioder på 12 timer etter at endringen fant sted.

- (31) Punkt 3.5.2 gjør unntak fra retten til kompensasjon. Ingen av unntakene i kulepunktene er anvendelige. Det følger uansett av siste kulepunkt at unntaket bare gjelder for én arbeidsperiodeendring i løpet av en oppholdsperiode. Den nye arbeidsplanen gjør at de ansatte får to arbeidsperiodeendringer i oppholdsperioden. Formålet med punkt 3.5.1 er å kompensere for avvikende eller ekstraordinære arbeidsperioder. Arbeidsplaner med to arbeidsperiodeendringer gir de ansatte en ekstra belastning som må kompenseres.
- (32) Kompensasjonen skal etter punkt 3.5.1 første ledd jf. fjerde ledd ta utgangspunkt i 65 % av overtidstillegg, og betales for to ganger 12 timer. Dette tillegget skal betales for svingskiftene som ble gjennomført i forbindelse med avreise i desember 2019 og frem til arbeidsordningen opphørte. Det er ikke grunnlag for å begrense etterbetalingskravet på grunn av passivitet.
- (33) Det er nedlagt slik påstand:
- «1. Flyteriggavtalen punkt 3.5.1 er slik å forstå at de endringer fra dagskift til nattskift ved avreise fra riggen «Deepsea Nordkapp», i perioden 10.12.2019 og frem til riggen forlot lokasjon i april/mai 2020, utløser krav på 2 x 12 timer kompensasjon med kronebeløp tilsvarende overtidstillegg (65%)**
- 2 Deep Sea Management AS plikter å foreta etterbetaling for de berørte arbeidstakerne i henhold til påstandens punkt 1.»**
- (34) *Norges Rederiforbund og Deep Sea Management AS* har i korte trekk anført:
- (35) Skiftarbeid er en arbeidstidsordning der arbeidsperiodene for den enkelte ansatte legges til ulike tider av døgnet etter en på forhånd fastlagt arbeidsplan. Kompensasjon for svingskift er et tillegg for endringer som ikke er lagt inn i arbeidsplanen før den ansatte reiser ut til innretningen. Det faste arbeidsmønsteret i den tildelte arbeidsplanen utløser ikke rett til kompensasjon. Arbeidsplan må i denne sammenhengen forstås slik at det gjelder både oversikt over rotasjonsordningen og over skiftordningen, jf. ARD-1998-257. Det siste skiftet før avreise fra DSN var lagt inn for å passe med avgangstider for helikopteret. Et slikt tilpasningsskift gir ikke rett til svingskiftkompensasjon. Skiftet er lagt inn i arbeidsplanen, og det følger da av punkt 3.5.2 første setning at det ikke skal betales kompensasjon.
- (36) Punkt 3.5.2 siste kulepunkt gjelder kun ved avvik fra arbeidsplanen, og ikke for endringer som fremgår av den tildelte arbeidsplanen. Det følger av drøftelsene mellom partene og den konkrete tvistesaken fra 2005 at diskusjonen gjaldt punkt 3.5.2 andre setning.
- (37) Under enhver omstendighet har den ansatte ikke noen arbeidsperiode etter endringen. Tilpasningsskiftet er lagt inn i arbeidsplanen for å tilpasse arbeidet før hjemreise. Retten til

tillegg gjelder for de to første arbeidsperiodene «etter endringen». Dette har også støtte i reguleringen i punkt 3.5.1 siste ledd om kompensasjon ved forlenget tid om bord. Dersom den ansatte bare arbeider ett skift ved forlenget tid om bord, betales det bare kompensasjon for dette ene skiftet.

- (38) Protokolltilførselen fra 2014 kaster ikke lys over tolkningsspørsmålet. Merknadene i første avsnitt har bakgrunn i diskusjoner om avbrutte arbeidsperioder.
- (39) Subsidiært gjøres det gjeldende at et eventuelt etterbetalingskrav først kan gjelde fra spørsmålet ble reist i lokal protokoll 29. april 2020, og under enhver omstendighet ikke tidligere enn e-posten fra klubbleder til bedriften 16. april 2020.
- (40) Det er nedlagt slik påstand:

«De saksøkte frifinnes.»

(41) **Arbeidsrettens merknader**

- (42) Arbeidsretten har i spørsmålet om endringen fra dagskift til nattskift ved avreise fra DSN utløser rett til svingskiftkompensasjon, delt seg i et flertall og et mindretall. Arbeidsrettens flertall, dommerne *Wahl, Sundet, Sørskår og Ulleberg*, har kommet til at de saksøkte må frifinnes og vil bemerke:
- (43) Spørsmålet i saken er om arbeidsplaner som inneholder to svingskift utløser rett til kompensasjon etter Flyteriggavtalen punkt 3.5.1. Avtalen punkt 3.1 definerer svingskift som «skiftarbeid hvor arbeidsperiodene foregår på ulike tider av døgnet i en og samme oppholdsperiode». De ansatte på DSN hadde i utgangspunktet arbeidsplaner hvor det var lagt inn et svingskift midtveis i oppholdsperioden. I desember 2019 la rederiet inn et ekstra svingskift for å få arbeidsperioden til å passe bedre med tilgjengelige helikopteravganger. NR har omtalt det andre svingskiftet som et «tilpasningsskift». Begrepet brukes ikke i tariffavtalen og har ikke tariffrettslig betydning. Det er likevel en treffende stikkordsmessig beskrivelse av formålet med og omfanget på arbeidsperiodeendringen det er tale om i denne saken.
- (44) Flyteriggavtalen punkt 3.5.1 bestemmer at endret plassering av arbeidsperiode skal kompenseres «for hver endring» – et svingskifttillegg. Punkt 3.5.1 har nærmere regler om beregning og utbetaling av tillegget. Ut fra det resultat flertallet har kommet til, er det ikke nødvendig å gå inn på beregningen eller forholdet mellom bestemmelsene i punkt 3.5.1 første og fjerde ledd. Utgangspunktet er at de ansatte på DSN ville hatt krav på to svingskifttillegg fordi den tildelte arbeidsplanen hadde to endringer i arbeidsperioden i

oppholdsperioden. Punkt 3.5.1 må imidlertid ses i sammenheng med punkt 3.5.2 første setning om at det ikke gis kompensasjon for «arbeidsperiodeendringer som følger av tildelt arbeidsplan». Punkt 3.5.2 gjør derfor et generelt unntak fra retten til svingskiftkompensasjon hvis endringene fremgår av den tildelte arbeidsplanen. Spørsmålet er hvor langt unntaket i punkt 3.5.2 første setning rekker.

- (45) I tidligere tariffbestemmelser var det tydelig at arbeidsperiodeendringer som fremgikk av den tildelte arbeidsplanen ikke utløste rett til kompensasjon. I Flyteriggavtalen av 1994 ga første avsnitt rett til kompensasjon for hver endring av arbeidsperiode, mens siste avsnitt presiserte at dette ikke gjaldt for «arbeidsperiodeendringer» som fremgikk av «tildelt arbeidsplan». De ansatte hadde ikke krav på svingskiftkompensasjon dersom endringene fremgikk av den tildelte arbeidsplanen, og dette unntaket gjaldt uansett antall endringer. ARD-1998-257 – om den parallelle avtalen mellom NR–LO/NOPEF (nå Industri Energi) – tilsier at tariffpartene også har hatt en slik forståelse når det gjelder betydningen av den tildelte arbeidsplanen. Saken gjaldt ansatte som hadde arbeidsplaner med endring fra nattskift første uke til dagskift andre uke. Tvisten gjaldt spørsmål om rett til kompensasjon for «endret plassering» av arbeidstakerens arbeidsperiode innen døgnet i tilfeller hvor de ansatte ikke kom i land etter endt oppholdsperiode, og derfor fikk ytterligere en endring av arbeidsperioden. Avtalen mellom NR–LO/NOPEF gjorde unntak fra rett til kompensasjon for arbeidsperiodeendringer som fulgte av tildelt arbeidsplan. I rettens merknader vises det til forklaring fra tidligere leder i NOPEF, Leif Sande. Sande forklarte at han under tariffforhandlingene om endring av punkt 3.5 tok uttrykkelig opp med NR at kravet fra NOPEF innebar at «det skulle gis kompensasjon for alle endringer av arbeidsperioder med mindre endringen var innlagt i den tildelte arbeidsplanen». Arbeidsretten presiserte at uttrykket arbeidsplan i denne sammenheng hadde et annet innhold enn definisjonen av begrepet i punkt 3.1. Når partene og retten talte om arbeidsplan, var det i en utvidet betydning som både gjaldt opplysninger om oppholdsperioder og friperioder, og plasseringen av arbeidsperiodene (plassering av arbeidstiden i døgnet). Arbeidsperiodeendringer i denne sammenheng var derfor noe som skulle fremgå av arbeidsplanen det vises til i punkt 3.5.2. Det fremgår også av tvisteprotokollen mellom partene at NOPEF anførte at enhver endring skulle kompenseres, med mindre endringen var «fastsatt i tildelt arbeidsplan».
- (46) Saksforholdet i dommen er ikke sammenlignbart med endringene for ansatte på DSN. Arbeidsrettens vurderinger er heller ikke avgjørende for tolkningsspørsmålet. Forklaringen

fra Sande og anførselene i tvisteprotokollen belyser imidlertid utgangspunktet slik det kommer til uttrykk i punkt 3.5.2 første setning. Arbeidsperiodeendringer som fremgår av den tildelte arbeidsplanen utløser ikke rett til svingskiftkompensasjon. Det samme gjelder endring av arbeidsperioden for hele oppholdsperioden når det gis beskjed om dette før avreise fra heliport. Endringer som er inntatt i den tildelte arbeidsplanen eller meddeles før avreise fra heliport, gir som utgangspunkt ikke rett til kompensasjon.

- (47) De ganske vidtrekkende begrensningene i rett til kompensasjon som følger av punkt 3.5.2 første og andre setning har blitt snevret inn i senere tariffrevisjoner. Tilføyelsene som er gjort i kulepunktene i andre avsnitt er her sentrale. Spørsmålet er om punkt 3.5.2 andre avsnitt siste kulepunkt betyr at unntaket fra rett til svingskiftkompensasjon i tildelt arbeidsplan, bare gjelder for én arbeidsperiodeendring.
- (48) Flyteriggavtalen fikk i tariffrevisjonen i 2000 en liste med kulepunkter som begrenser unntaket etter første og andre setning. I den innledende setningen heter det at utgangspunktene i første avsnitt første og andre setning «skal praktiseres som følger i tilfellene nedenfor». Kulepunktene presiserte anvendelsen i bestemte situasjoner, for eksempel ved overgang fra en ekstraordinær oppholdsperiode til en ordinær oppholdsperiode.
- (49) I 2008 ble det tilføyd to kulepunkter, hvor siste kulepunkt lød:
- «Utenom de arbeidsperiodeendringer som følger av kulepunkt 1, gjelder unntak bare for en arbeidsperiodeendring i løpet av en oppholdsperiode.»**
- (50) Slik kulepunktet er plassert, kan det enten referere til og utfylle de øvrige kulepunktene, eller det kan være en generell begrensning som også refererer til det generelle unntaket i første avsnitt første og andre setning. Dokumentasjonen i saken tilsier at kulepunktet er inntatt på bakgrunn av en tvist mellom NR og NOPEF i 2008 knyttet til rekkevidden av punkt 3.5.2 andre setning. I den tvistesaken anførte NOPEF at det gjaldt rett til kompensasjon for alle endringer «som er avvik fra arbeidsplanen». Dette samsvarer med utgangspunktet NOPEF bygde på i ARD-1998-257. Det betyr at begrensningen tar sikte på de endringer som meddeles før avreise fra heliport, og ikke arbeidsperiodeendringer som fremgår av den tildelte arbeidsplanen.
- (51) Endringene i 2000 og 2008 har gitt punkt 3.5.2 en uklar oppbygning og systematikk som tariffpartene bør rydde opp i. Det er likevel ikke en uklarhet som gjør at SAFE må få medhold i tolkningen. Når den uklare oppbygningen ses i sammenheng med det som er opplyst om bakgrunnen for endringen og det som er opplyst om tariffpartenes forståelse, er

det ikke grunnlag for å si at begrensningen på én arbeidsperiodeendring refererer både til første og andre setning. Siste kulepunkt kan da ikke tolkes slik at begrensningen på én arbeidsperiodeendring gjelder for bruk av tilpasningsskift på DSN.

- (52) Arbeidsrettens mindretall, dommerne *Stabel, Johansen* og *Giæver*, har kommet til at saksøker må få medhold i påstandene og vil bemerke:
- (53) Flyteriggavtalen punkt 3.5.2 andre avsnitt siste kulepunkt bestemmer at unntak fra rett til svingskiftkompensasjon er begrenset til én arbeidsperiodeendring i løpet av oppholdsperioden. Begrensningen gjelder ikke tilfeller som nevnt i første kulepunkt, men dette forbeholdet er ikke relevant i saken. Begrensningen til én arbeidsperiodeendring vil derfor gjelde for unntaket i første avsnitt første setning. De ansatte på DSN hadde i arbeidsplanen et svingskift midtveis i oppholdsperioden. Endringen i skiftet på slutten av oppholdsperioden for å tilpasse arbeidsplanen til helikopteravgangen, er et svingskift slik dette er definert i punkt 3.1. Arbeidsplanen har da to svingskift, og «tilpasningsskiftet» gir rett til svingskiftkompensasjon etter punkt 3.5.1.
- (54) På denne bakgrunn må de saksøkte frifinnes.
- (55) Dommen er avsagt med slik dissens som fremgår foran.

SLUTNING

De saksøkte frifinnes.

Jakob Wahl
(sign.)

Tron Løkken Sundet
(sign.)

Ingse Stabel
(sign.)

Stein Johansen
(sign.)

Margunn Sørskår
(sign.)

John Giæver
(sign.)

Tore Ulleberg
(sign.)

Rett utskrift bekrefte: