



ARBEIDSRETTE

DOM

Avsagt: 22. mars 2021

Saksnr.: 25/2020

Lnr.: AR-2021-9

Dommere: Jakob Wahl
Tron Løkken Sundet
Ingse Stabel
Didrik Coucheron
Margunn Sørskår
Stein Johansen
Tore Ulleberg

Saken gjelder: Tariffavtales virkeområde

Sammenslutningen av fagorganiserte i energisektoren

Advokat Bent Endresen

Partshjelper:

De Samarbeidende Organisasjoner

Advokat Hilde Flåten
v/advokatfullmektig Martha Nordal

mot

1. Norges Rederiforbund

Advokat Pål Tangen

2. Knutsen OAS Shipping AS

DOM

- (1) Saken gjelder spørsmål om virkeområdet for Flyteriggavtalen mellom Sammenslutningen av fagorganiserte i energisektoren (SAFE) og Norges Rederiforbund. Den konkrete tvisten gjelder om avtalen gjaldt for skipet «Hanne Knutsen» da det passerte norsk tolvmilsgrense 23. mai 2018, eller fra 30. august 2018 da det ble koblet opp til lastebøye på petroleumsfeltet Martin Linge.
- (2) **Oversikt over de relevante tariffbestemmelsene og partsforholdet i saken**
- (3) Norges Rederiforbund (NR) på den ene side og SAFE på den andre side er bundet av tariffavtale for «ansatte på flyttbare offshoreinnretninger samt boring og forpleining på permanent plasserte innretninger på norsk kontinentalsokkel» (heretter Flyteriggavtalen). NR har inngått likelydende flyteriggavtaler med LO/Industri Energi og De Samarbeidende Organisasjoner (DSO). DSO er en forhandlingssammenslutning mellom Norsk Sjøoffisersforbund, som er tilsluttet LO, og Det norske maskinistforbund, som er tilsluttet UNIO.
- (4) Overenskomsten har slike innledende bestemmelser:

«Avtale for arbeidstakere på mobile offshoreinnretninger i virksomhet på norsk kontinentalsokkel og for plattform-boring og forpleining på permanent plasserte innretninger på norsk kontinentalsokkel.

1. Virkeområde

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.

Bestemmelsene får også anvendelse for arbeidstakere som arbeider med plattformboring på norsk kontinentalsokkel, i stilling som avlønnes i henhold til overenskomstens lønnsdel. Med plattformboring menes også oppdrag om vedlikehold av boreutstyr for slik virksomhet.

Bestemmelsene får også anvendelse for arbeidstakere i forpleiningsselskaper på permanent plasserte innretninger på norsk kontinentalsokkel og hvor forpleiningsselskapet har meldt denne virksomheten inn i Norges Rederiforbund.

Denne overenskomst kan gjøres gjeldende som tariffavtale i bemanningsforetak/vikarbyrå som har ansatte som blir leid ut, og som utfører arbeid under denne overenskomstens virkeområde.

Så lenge denne overenskomst gjelder mellom organisasjonene kan ingen av partene inngå nye overenskomster for andre arbeidsgivere med fast ansatte på flyttbare innretninger og/eller plattformboring på norsk sokkel som inneholder bestemmelser om lønns- og arbeidsvilkår som avviker fra bestemmelsene i denne overenskomst.»

- (5) Flyteriggavtalen punkt 3 har bestemmelser om arbeidstid og skiftordninger. Punkt 3.6 har en særlig bestemmelse om arbeidstidsordninger når innretningen er ved verksted og i opplag. Bestemmelsen 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.»**
- (6) NR og SAFE er også bundet av en hovedavtale. Denne inngår som første del av alle tariffavtaler mellom dem. Punkt 15.1 «Nye bedrifter i NR» lyder:
- «Bedrifter som inntreer med hele eller deler av sin virksomhet i NR i løpet av en tariffperiode går inn under bestående tariffavtale mellom LO og NR for samme art virksomhet hvis NR eller LO krevet det.**
- Når det gjelder bedømmelsen av virksomhetens art skal det tas hensyn til drifts- og arbeidsforhold og utførelsen av arbeidet. Bedriftens betegnelse skal ikke være avgjørende idet man først og fremst skal ta sikte på å få den tariffavtale som produksjons- og bransjemessig er naturligst for bedriften.
- NR skal pr. 1. februar hvert år oversende en oppdatert liste over hvilke medlemsbedrifter som har virksomhet innenfor partenes overenskomstområde(r) og angi hvilke bedrifter overenskomsten(e) er gjort gjeldende for.»
- (7) Hovedavtalen punkt 15.4 andre ledd har bestemmelser om tariffreguleringer ved endrede forhold i virksomheten. Bestemmelsen lyder:
- «Medfører endringer i virksomheten, arten og utførelsen av arbeidet eller arbeidsforholdene at den tariffavtale som er gjeldende ikke lenger er den som passer best på innretningen eller virksomheten, kan hver av partene oppta forhandlinger om å gjøre den tariffavtale gjeldende som det er naturligst å nytte. Tvist om hvilken av to eller flere tariffavtaler som kan gjøres gjeldende, avgjøres ved nemndsavgjørelse i henhold til punkt 15.3 foran.**
- En innretning eller virksomhet som trer ut av NR i tariffperioden er fortsatt bundet av de tariffavtaler som gjaldt ved uttredelsen (jfr. Arbeidstvistloven § 3 nr. 4 [nå § 7]. For utenlands registrert mobil innretning eller virksomhet hvor de ansatte ikke er fast knyttet til norsk registrert mobil, opphører tariffavtalen umiddelbart å gjelde når innretningen eller virksomheten overføres til annet lands sokkel. For norsk registrert mobil innretning gjelder særskilt avtalte regler om ny tariffavtale ved overgang til annen sokkel.»
- (8) Knutsen OAS Shipping AS er medlem av NR, og er et heleid datterselskap av TS Shipping Invest AS (TSSI). Besetningen på «Hanne Knutsen» er ansatt i Knutsen OAS ML, som også er et heleid datterselskap av TSSI. TSSI eier sammen med det japanske selskapet NYK Logistic Holding (Europe) selskapet Knutsen NYK Offshore Tankers AS (heretter KNOT). Tankskipet «Hanne Knutsen» eies av KNOT FSO 1 AS, som er et heleid datterselskap av KNOT.
- (9) **Nærmere om bakgrunnen for tvisten**
- (10) Skipet «Hanne Knutsen» ble bygget i 2000 og registrert i Norsk Ordinært Skipsregister (NOR). Skipet ble solgt i 2002, men ble i 2009 kjøpt tilbake av Knutsen OAS Shipping

AS. «Hanne Knutsen» gikk frem til september 2015 i fart som tankskip og bøyelasteskip, og var da registrert i Norsk Internasjonalt Skipsregister (NIS).

- (11) «Hanne Knutsen» har vært meldt inn i NRs avtaleregister for skip fra byggingen i 2000. Mens skipet var registrert i NOR, gjaldt tariffavtaler for NOR-registrerte lasteskip. Etter at skipet ble registrert i NIS, gjaldt Nordisk NIS-avtale. NIS-avtalen er en landsdekkende tariffavtale mellom NR på den ene siden og LO/Norsk Sjømannsforbund og Det Norske Maskinistforbund på den andre siden.
- (12) Fra september 2015 til august 2018 lå «Hanne Knutsen» ved verft for ombygging fra bøyelasteskip til lagertankskip. Dette arbeidet ble påbegynt i Gdansk i Polen. Ombyggingen hadde sammenheng med en avtale datert 9. desember 2013 mellom KNOT og Total om ombygging av «Hanne Knutsen» fra bøyelaster til å kunne brukes som flytende innretning i produksjonen på Martin Linge-feltet. Equinor overtok i 2018 Totals andel av Martin Linge-prosjektet. Equinor var etter dette operatør for feltet og videreførte avtalen som Total hadde inngått med rederiet om å bygge «Hanne Knutsen» om til lagertankskip.
- (13) Frem til 2018 la man til grunn at det var en mulighet for at «Hanne Knutsen» i en periode ville ligge i opplag før den kunne tas i bruk på Martin Linge-feltet. Arbeidet med klargjøring for drift av feltet var flere ganger blitt forsinket. Rederiet og Equinor inngikk 17. oktober 2016 en tilleggsavtale til oppdragsavtalen hvor man la til grunn at skipet etter ombygging til flyttbar innretning skulle ha en periode i opplag. KNOT hadde i 2015 inngått avtale med Karmsund Havn om opplagsplass. Selskapet beholdt rett til opplagsplass etter denne avtalen frem til juni 2018, da den ble sagt opp. I e-post 25. juni 2018 fra Project Controller i KNOT, Inge Hetland, til marin overinspektør i Karmsund Havn, Bjørn Magne Nilsen, uttaler Hetland at «Hanne Knutsen vil dra direkte offshore når vi er ferdige på Aibel, og vi ønsker følgelig å si fra oss opplagsplassen».
- (14) Under ombyggingsarbeidet i Polen deltok det også personell fra Aibel i Haugesund og rederiet. Teknisk direktør Magnus Gudmundsson har forklart at rederiet i forbindelse med ombyggingen sysselsatte om lag 120 personer med kjennskap til norsk regelverk og norsk byggearbeid, og med kompetanse som ikke var tilgjengelig ved det polske verftet. Av ulike grunner ble arbeidet i Polen avsluttet i mai 2018, før ombyggingen var ferdig. Skipet måtte for overfarten fra Polen til Norge få godkjenning fra Sjøfartsdirektoratet. Slik godkjenning ble utstedt 11. mai 2018. «Hanne Knutsen» fikk da «Mobile Offshore Unit Certificate of Fitness». Godkjenningen gjaldt som «FSO (Floating Storage Offloading Vessel)», det vil si

som flytende laste- og lagerenhet. Sammen med godkjenningen som FSO, var det en såkalt «List of Deficiencies». Dette var en oversikt over punkter som måtte utbedres før innretningen kunne tas i bruk på Martin Linge-feltet.

(15) Fartøyet forlot Gdansk 19. mai 2018 og krysset sektorlinjen og ankom Haugesund 23. mai 2018. Equinor sendte 11. juni 2018 samtykkesøknad til Petroleumstilsynet for å kunne ta innretningen i bruk på Martin Linge-feltet. Søknaden ble etter det opplyste innvilget 15. juli 2018. Ombyggingen var ferdig 25. august 2018, og innretningen ble koblet opp på feltet (lokasjon) 30. august 2018.

(16) **Tvisteforløpet**

(17) Etter at innretningen var på plass på feltet, tok Industri Energi opp spørsmålet om anvendelsen av Flyteriggavtalen. Øyvind Hopland i Industri Energi sendte 6. juni 2018 e-post til advokat Are Gauslaa i NR:

«Hei

Hanne Knutsen som er en FSO skal etter verkstedsoppholdet i Haugesund hvor det drives testing av prosessutstyr, ut å legge seg på Martin-Lange feltet, så vidt vi vet er dette anslått å skje nå i juni.

Skipet eies av KNOT FSO 1 AS, som er et heleid datterselskap av Knutsen NYK Offshore Tankers AS.

Vi ber om bekreftelse på at tariffavtalen for Flyttbare innretninger osv. gjøres gjeldende for Hanne Knutsen fra nå av.»

(18) Hopland purret på svar 10. september 2018 og sendte ny e-post til Gauslaa:

«Hei igjen

Jeg har fått informasjon om at driften av «Hanne Knutsen» nå er flyttet til selskapet KNUTSEN OAS ML AS (org.nr. 920 992 153).

Kan dere vennligst få bekreftet tilbake at selskapet er medlem hos dere, og at Flyteriggavtalen er gjeldende?»

(19) Knutsen OAS ML AS og klubbene tilknyttet Industri Energi, SAFE og DSO avholdt forhandlingsmøte 11. oktober 2018. Fra møtet ble det dagen etter skrevet slik protokoll:

«**Tvist om kontraktsdato**

Det har oppstått uenighet mellom partene angående når flyteriggkontraktene til de ansatte skal gjelde fra.

Fagforeningenes syn:

Fagforeningene mener at flyteriggkontraktene skal gjelde fra når Martin Linge B/Hanne Knutsen MOU krysset sektorgrensen til Norge 23. mai 2018.

Rederiet sitt syn:

Rederiet mener at tariff for flyttbar innretning tidligst skal gjelde fra 30. august 2018.»

- (20) Forhandlingsmøte mellom NR, Industri Energi, SAFE og DSO ble avholdt 29. januar 2019. Partene kom ikke til enighet.
- (21) LO som tariffpart i Flyteriggavtalen krevde i brev 27. november 2019 til NR forhandlingsmøte om tvisten. Det var deretter en del korrespondanse mellom partene i perioden 3. januar–11. mai 2020 om mulig tidspunkt for møtet. Forhandlingsmøte ble først gjennomført 25. mai 2020. Fra møtet ble det skrevet slik protokoll:

«LOs anførsler

LO viser til at Hanne Knutsen ble registrert i Skipsregisteret den 16. mai 2018 under skipstype «flyttbare innretninger». Innretningen hadde da frem til 19. mai 2018 blitt ombygget fra bøyelaster til FSO-fartøy i Gdansk. Innretningen forlot Polen 19. mai 2018 og passerte norsk tolvmilsgrense den 23. mai 2018. Samme dag ble den fortøyd hos Aibel i Haugesund, hvor det ble foretatt ytterligere ombygginger, commissioning og klargjøring. Innretningen forlot verkstedet den 25. august 2018 og koblet seg opp på lastebøye på petroleumsfeltet Martin Linge den 30. august 2018.

Mannskapet var frem til 30. august 2018 ansatt i Knutsen OAS Shipping AS, og gikk frem til samme tidspunkt på overenskomsten NIS Nordic Agreement.

Tvisten gjelder fra hvilket tidspunkt de ansatte på Hanne Knutsen kom inn under omfangsbestemmelsen i Flyteriggavtalen.

LO anfører at de ansatte hadde krav på å gå over på Flyteriggavtalen fra det tidspunkt da Hanne Knutsen gikk over sektorgrensen til Norge den 23. mai 2018. Det forelå da et kontraktsforhold med Equinor som både regulerte ombygninger samt leie.

Det samme vil følge av at innretningen, i forbindelse med utstrakte arbeider om bord, opprettholdt en bemanning langt utover minimum under verkstedsoppholdet på Aibel. LO vil på bakgrunn av ovennevnte gjøre gjeldende at Knutsen OAS Shipping AS var bundet av Flyteriggavtalen i tidsrommet fra 23. mai til 30. august 2018, og at selskapet er pliktig til å etterbetale lønn og overtid til de berørte.

Norges Rederiforbunds anførsler

Norges Rederiforbund bestrider at flyteriggavtalen var gjeldende for Hanne Knutsen i den omtvistede perioden og det varslede etterbetalingskravet mot Knutsen OAS Shipping AS.

Arbeidstakerne var ansatt i Knutsen KOAS Shipping AS frem til og med 29. august, et selskap som aldri har vært bundet av flyteriggavtalen. Fartøyet er registrert i Norsk Internasjonalt Skipsregister (NIS) og var underlagt gyldig maritim tariffavtale, såkalt «Nordisk NIS».

I henvendelse til Rederiforbundet 6. juni 2018 viste Industri Energi til at Hanne Knutsen straks skulle «ut å legge seg på Martin-Linge feltet» og ba «om bekreftelse på at tariffavtalen for Flyttbare innretninger osv. gjøres gjeldende for Hanne Knutsen fra nå av». Dette viser at også Industri Energi anså oppkopling på feltet som en sentral begivenhet for at Hanne Knutsen skulle betraktes for å være i virksomhet på kontinentalsokkelen og komme inn under flyteriggavtalens virkeområde.

Utseilingen og oppkoplingen ble forsinket og fant ikke sted før 30. august. Fra dette tidspunkt var Hanne Knutsen kontraktuelt innenfor operasjonsdefinisjonen og mottok leiebetaling. Arbeidstakerne ble fra samme dato ansatt i Knutsen OAS ML AS på flyteriggavtalen.

Norges Rederiforbund anfører at flyteriggavtalens forutsetning om at en innretning må være «i virksomhet på norsk kontinentalsokkel» helt klart er knyttet til petroleumslovens begreper «petroleumsvirksomhet» og «innretning». Hanne Knutsen ble ikke en innretning før 30. august 2018. Anførselen om at skipet «oppretholdt en bemanning langt

utover minimum» har derfor ingen relevans i spørsmålet om tarifftilknytning til flyteriggavtalen.

For ordens skyld presiseres at fartøyet pr. juni 2020 fremdeles venter på å bli tatt i bruk som lagringsinnretning for petroleum.

LO/Industri energi kan under enhver omstendighet ikke kreve tariffavtalen gjort gjeldende fra et tidspunkt som ligger forut for at det opprinnelig ble krevet.»

- (22) Det var deretter en del korrespondanse mellom partene i perioden 3.–11. juni 2020 om signering av protokollen. LO/Industri Energi tok ut stevning for Arbeidsretten 24. august 2020. NR og Knutsen OAS Shipping AS innga tilsvaer 30. september 2020 (Arbeidsrettens sak nr. 22/2020).
- (23) SAFE tok 7. oktober 2020 ut stevning om det tilsvarende tvistespoersmalet for Flyteriggavtalen mellom NR og SAFE (Arbeidsrettens sak nr. 25/2020).
- (24) DSO erklarte partshjelp til støtte for LO/Industri Energi og SAFE 10. desember 2020. Erklæringen om partshjelp ble ikke bestridt. På bakgrunn av partenes begjæring, ble det besluttet å avholde felles hovedforhandling i sakene.
- (25) Hovedforhandling i sakene ble gjennomfoert 2.–3. mars 2021 i samsvar med Folkehelseinstituttets retningslinjer for smittevern. Dommer Sørskår deltok i forhandlingene gjennom videolink. Til sammen fire partsrepresentanter og tre vitner forklarte seg. To vitneforklaringer ble avgitt som fjernavhør.
- (26) **Partenes påstandsgrunnlag og påstander**
- (27) *Sammenslutningen av fagorganiserte i energisektoren* har i korte trekk anfoert:
- (28) Flyteriggavtalen gjaldt for «Hanne Knutsen» da innretningen krysset sektorlinjen 23. mai 2018. «Hanne Knutsen» var en «innretning» i Flyteriggavtalens forstand allerede da den forlot verftet i Polen 19. mai 2018, og det følger av den geografiske avgrensningen av avtalen at den gjelder så snart innretningen er i norsk sektor.
- (29) «Hanne Knutsen» var godkjent som en Mobile Offshore Unit (MOU)/Floating Storage Offloading Vessel (FSO) av Sjøfartsdirektoratet og er derfor en «innretning». Det er uten betydning at det gjenstod arbeid med å slutføre ombygging og utbedring ved verftet i Haugesund. Dette var en slutføring av arbeidet som ble påbegynt i Polen, og tok sikte på å klargjøre innretningen for virksomhet på kontinentalsokkelen. Fartøyet var en innretning i Flyteriggavtalens forstand selv om rederiet ikke hadde fått alle godkjennelser og sertifikater i henhold til avtalen mellom rederiet og Equinor.

- (30) Innretningen var «i virksomhet» da den krysset sektorlinjen. Rederiet hadde før ombyggingen begynte avtale om oppdrag på sokkelen. Det følger av avtalen mellom rederiet og Equinor at innretningen i realiteten er ved verkstedet for Equinors regning og risiko. Det følger av ARD-2006-135 at dette oppfyller virksomhetskriteriet.
- (31) I ARD-2006-135 avsnitt 100 presiserer Arbeidsretten at vilkåret om «virksomhet» omfatter mer enn produksjonsvirksomhet. Det er derfor uten betydning at «Hanne Knutsen» tidligere ikke har vært klassifisert som en flyttbar innretning eller at kontrakten mellom rederiet og Equinor gjelder et fremtidig oppdrag. Verkstedoppholdet ved Aibel i Haugesund gjelder utføring av arbeid for å klargjøre skipet for oppdrag på norsk sokkel, og gir tilstrekkelig tilknytning til «virksomhet på norsk sokkel». Selv om det gjensto en del arbeid, viser vitneforklaringene og tidsforløpet etter at innretningen kom til Haugesund at det bare var kort tid før innretningen skulle tas i bruk på kontinentalsokkelen. Mannskapslistene viser at fartøyet også hadde mer enn sikkerhetsbemanning, jf. AR-2018-16.
- (32) Innretningen ble under enhver omstendighet bundet av avtalen som følge av henvendelsene fra Industri Energi til rederiet 6. juni 2018. Selv om e-posten taler om å gjøre en avtale gjeldende, er partene enige om at det ikke kreves en særskilt gjennomføringsakt for at Flyteriggavtalen skal være bindende for innretningen.
- (33) Det foreligger ikke særlige grunner for å begrense etterbetalingskravet. Fagforeningene var ikke representert på fartøyet da det krysset sektorgrensen 23. mai 2018. Det foreligger derfor særlige grunner til at etterbetalingskravet skal beregnes fra et tidligere tidspunkt enn markeringstidspunktet. Det er heller ikke utvist passivitet under oppfølgingen av tvisten.
- (34) Det er nedlagt slik påstand:
- «1. Knutsen OAS Shipping AS var bundet av tariffavtale for ansatte på flyttbare offshoreinnretninger og for boring og forpleining på permanent plasserte innretninger i tidsrommet fra 23. mai 2018 til 30. august 2018.**
- 2. Knutsen OAS Shipping AS plikter å foreta etterbetaling for de berørte arbeidstakerne i henhold til påstandens punkt 1.»**
- (35) *De samarbeidende organisasjoner* har sluttet seg til saksøkers påstandsgrunnlag og påstander.
- (36) *Norges Rederiforbund og Knutsen OAS Shipping AS* har i korte trekk anført:
- (37) Flyteriggavtalen gjaldt for Knutsen OAS Shipping AS etter at innretningen «Hanne Knutsen» koblet på Martin Linge A den 30. august 2018. Det var først fra dette tidspunktet det var en «offshoreinnretning i virksomhet på norsk kontinentalsokkel».

- (38) Avtalens virkeområde må fastlegges med utgangspunkt i Flyteriggavtalen punkt 1 og den tilhørende overskriften. Saksøkers tolkning gjør punkt 3.6 om arbeidstidsordninger til en omfangsbestemmelse, og legger opp til konkrete vurderinger av hvilke kontrakter rederiet har og hvilket arbeid som utføres på verkstedet. Det er behov for en klar regel om når avtalen gjelder. Påkobling på lokasjon vil gi et klart skjæringstidspunkt for når avtalen skal gjelde.
- (39) Knutsen OAS Shipping AS er medlem av NR og har registrert innretningen så snart den var omfattet av Flyteriggavtalen. Avtalen er en offshoreavtale, noe som betyr at det må faktisk utføres offshorearbeid for at avtalen skal gjelde. Innretningen var derfor frem til påkobling omfattet av en annen landsdekkende tariffavtale. Praksis med lokale avtaler viser at det ikke er en felles forutsetning om at Flyteriggavtalen gjelder i det øyeblikk innretningen krysser sektorgrensen.
- (40) Sjøfartsdirektoratets godkjenning av «Hanne Knutsen» som en MOU er uten betydning for om Flyteriggavtalen er anvendelig når innretningen krysser sektorgrensen. Godkjenningen sier bare at det er lovlig adgang til å seile med innretningen fra Polen til Norge. En innretning kan i prinsippet både være registrert som en MOU, og operere som et subsea-fartøy eller skip. Hvorvidt et fartøy som kan registreres som mobil innretning og samtidig brukes som subsea-fartøy, skal gjøre dette, er et kostnadsspørsmål. Godkjenningen er derfor ikke avgjørende for om det er en innretning i tariffrettslig sammenheng. I AR-2020-30 hadde innretningen godkjenning som MOU, men dette ble ikke tillagt vekt i Arbeidsrettens vurdering.
- (41) Under enhver omstendighet fremgår det av godkjenningen som MOU at innretningen faktisk ikke kan tas i bruk som dette. Det gjenstod en rekke punkter som måtte rettes eller ferdigstilles før innretningen kunne tas i bruk av Equinor. «Hanne Knutsen» kunne først tas i bruk som innretning etter at Equinor utstedte endelig sertifikat 30. august 2018. Det må være en innretning som kan tas i bruk før det foreligger virksomhet som gjør at innretningen er omfattet av Flyteriggavtalen.
- (42) Det gjenstod mye arbeid før fartøyet kunne tas i bruk som en flytende innretning. Dette fremgår av rapportene fra rederiet om byggingsarbeidet. Ombyggingen har ikke skjedd for operatørens regning og risiko. Rederiet fikk ingen betaling før innretningen var levert. De rater som er regulert i avtalen mellom rederiet og Equinor begynte først å løpe etter at innretningen koblet opp på feltet.

- (43) Den foreliggende saken skiller seg klart fra saksforholdene i ARD-2006-135, AR-2018-16 og AR-2020-30. Innretningen «Hanne Knutsen» har ikke tidligere operert som innretning på norsk sokkel, og kunne heller ikke gjøre det før ombyggingen var ferdig og alle godkjenninger var gitt. Punkt 3.6 om arbeidstidsordninger under verkstedopphold forutsetter at avtalen i utgangspunktet gjelder for innretningen. Dersom det innledende verkstedoppholdet er tilstrekkelig til at avtalen skal komme til anvendelse, vil det utvide vilkåret om at innretningen skal være «i virksomhet» på sokkelen.
- (44) Etterbetalingskravet må begrenses fordi foreningene først markerte det tariffrettslige kravet etter at innretningen var omfattet av avtalen ved oppkobling på lokasjon. Industri Energi fremmet først krav etter avtalen i oktober 2018. SAFE og DSO tok opp spørsmålet på senere tidspunkter. Foreningene har i tillegg utvist passivitet under tvistebehandlingen. Det er ikke grunnlag for unntak fra hovedregelen om at etterbetalingskravet skal beregnes med utgangspunkt i markeringstidspunktet. Saken gir ikke grunnlag for antydningene om fagforeningsknusing. Rederiet har en landsdekkende tariffavtale, og besetningen har fast ansettelse i selskaper i konsernet. Det er flere foreninger som er berørt av problemstillingene, slik at det hele tiden har vært et organisasjonsledd som på vegne av de ansatte kunne fremmet kravet. Rederiet har ikke vært i ond tro, og det er tale om et betydelig etterbetalingskrav dersom saksøkers tolkning legges til grunn.
- (45) Det er nedlagt slik påstand:
- «De saksøkte frifinnes.»**
- (46) **Arbeidsrettens merknader**
- (47) Spørsmålet i saken er om Flyteriggavtalen gjaldt for «Hanne Knutsen» da innretningen krysset norsk sektorlinje 23. mai 2018 eller fra det tidspunkt innretningen koblet seg på Martin Linge-feltet 30. august 2018. Det siste tidspunktet er kort beskrevet som da innretningen ble tatt i bruk på lokasjon. Frem til overgangen til Flyteriggavtalen var innretningen omfattet av Nordisk NIS-avtale. En sentral forskjell mellom avtalene er at den alminnelige arbeidstidsordningen etter NIS-avtalen er en 2–2-ordning, det vil si to ukers oppholdsperiode, etterfulgt av to ukers friperiode. Etter Flyteriggavtalen gjelder det som hovedregel en 2–4-ordning, det vil si to ukers oppholdsperiode etterfulgt av fire ukers friperiode. Flyteriggavtalen punkt 3.6 åpner for at det kan avtales andre ordninger når innretningen er ved verksted eller i opplag. Dersom Flyteriggavtalen gjaldt fra innretningen krysset norsk sektorlinje, vil det gi krav på etterbetaling basert på at arbeidet skulle vært organisert som en 2-4-ordning.

- (48) Partene er enige om at Flyteriggavtalen i utgangspunktet gjelder når innretningen er i virksomhet på norsk sokkel, og at det ikke stilles krav om at avtalen gjøres gjeldende eller det på annen måte må markeres overfor tariffmotparten at innretningen omfattes av avtalen. Den foreliggende saken reiser ikke spørsmål om betydningen av registreringen i NRs avtaleregister. Tidligere leder i Industri Energi, Leif Sande, har oppsummert det slik at Flyteriggavtalen gjelder uten videre når innretningen krysser norsk sektorlinje.
- (49) Frem til 1990 hadde Flyteriggavtalen ingen geografisk begrensning. Overenskomsten gjaldt for «ansettelsesforhold på bore-, losji- og andre entreprenørinnetninger» uansett hvor arbeidet ble utført. Leif Sande har forklart at avtalen i 1990 ble endret slik at lønns- og arbeidsvilkårene i Flyteriggavtalen skulle gjelde for virksomhetene som var på norsk sokkel. Bakgrunnen for endringen var behovet for å tilpasse lønns- og arbeidsvilkår til forholdene på den sokkelen hvor innretningen hadde oppdrag. Endringen imøtekom arbeidsgiversidens ønske om å åpne for variasjoner mellom reguleringen på norsk og utenlandsk sokkel for at virksomhetene skulle være konkurransedyktige i andre land. Dette åpnet for at det kunne gjelde andre vilkår hvis innretningen hadde oppdrag utenfor norsk sektor. For arbeid utenfor norsk sokkel gjaldt en basisavtale, i tillegg til avtalte tilpasninger til den sokkelen man arbeidet på.
- (50) Flyteriggavtalen fikk i 1990 overskriften «Avtale for arbeidstakere på mobile offshoreinnretninger i virksomhet på norsk kontinentalsokkel». I ARD-2006-135 i en tvist mellom daværende OFS, nå SAFE, og NR, kom Arbeidsrettens flertall til at endringen både innførte en geografisk begrensning i virkeområdet og et virksomhetskriterium. Det er derfor ikke tilstrekkelig for å anvende Flyteriggavtalen at innretningen er i norsk sektor. I ARD-2006-135 avsnitt 98 uttales det om virksomhetskriteriet:
- «Selv om uttrykket «i virksomhet» ikke er tatt inn i ordlyden i overenskomstens pkt. 1, er det ut fra den ordlydsmessige sammenhengen svært nærliggende å innfortolke det som et tilleggskriterium i bestemmelsen om virkeområde.»**
- (51) Avtalene mellom NR og LO/Industri Energi, SAFE og DSO er likelydende. Partene er enige om at det tariffrettslige spørsmålet i saken står i samme stilling for disse avtalene. Spørsmålet i saken er hvilken betydning virksomhetskriteriet har for anvendelsen av Flyteriggavtalen da «Hanne Knutsen» krysset norsk sektorlinje for å slutføre ombyggingen til flyttbar innretningen ved Aibel i Haugesund.
- (52) SAFE gjør i korte trekk gjeldende at det i dette tilfellet er utført forberedende arbeid ved verksted som gjør at det er en innretning i virksomhet på norsk sokkel da innretningen

krysser norsk sektorgrense; overfarten skjedde for å fullføre ombyggingen for deretter å koble innretningen opp på feltet. NR har vist til at skipet ikke var en innretning i virksomhet på norsk sokkel før ombyggingen fra lasteskip til innretning var ferdigstilt og alle godkjenninger var gitt; avtalen skal da i korte trekk gjelde fra det tidspunkt innretningen ble tatt i bruk på lokasjon.

- (53) Det følger av Arbeidsrettens praksis om virkeområdet for Flyteriggavtalen at det ikke kan oppstilles klare og absolutte skjæringspunkter for anvendelsen av avtalen. Dette er en følge av at avtalen stiller krav om at det må være en innretning i Flyteriggavtalens forstand, som er i virksomhet. Denne innretningen må være i virksomhet på norsk sokkel. Dette gir ikke et klart svar på om det er tilstrekkelig å krysse sektorlinjen eller om innretningen må være koblet opp på lokasjon.
- (54) Avgjørelsen i ARD-2006-135 har en del generelle merknader om forståelsen av omfangsbestemmelsen. Disse må ses i sammenheng med at avgjørelsen gjaldt tilfeller hvor innretningene utvilsomt var omfattet av Flyteriggavtalen på grunn av virksomhet på sokkelen. Tvistespørsmålene i saken var om avtalen fortsatt gjaldt under verkstedopphold. De generelle merknadene om forståelsen av omfangsbestemmelsen innleder drøftelsen i et hovedavsnitt om de innretningene saken gjaldt, «var omfattet av overenskomstens virkeområde under oppholdene ved land». Etter å ha presisert at endringen i 1990 innførte et virksomhetskriterium, uttales det i avsnitt 100–102:

«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.

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 minimumsbemannning under verkstedsopphold eller opplag vil etter rettens syn ikke utgjøre tilstrekkelig aktivitet i denne sammenheng.

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 minimumsbemannning, for eksempel i forbindelse med oppgradering eller klargjøring for nytt oppdrag. I så måte ligger forholdene ulikt an i de to sakene: ...»

- (55) Virksomhetskriteriet må ses i sammenheng med at avtalen etter endringen i 1990 beholdt punkt 3.6 om arbeidstidsordninger under verkstedopphold og opplag. Det må være aktivitet om bord, men det trenger ikke være produksjonsvirksomhet eller den aktiviteten som foregår ute på lokasjon. Punkt 3.6 forutsetter at kan gjelder når innretningen har

verkstedopphold eller er i opplag. Hvorvidt avtalen gjelder må løses gjennom tolkning og anvendelse av punkt 1 sammenholdt med overskriften. Spørsmålet i dommen fra 2006 var om det hadde skjedd endringer som gjorde at avtalen ikke lenger gjaldt for innretningene. Dette var spørsmål om innretningene fortsatt var i virksomhet under verkstedoppholdet. Den konkrete vurderingen av om virksomhetskriteriet var oppfylt, falt ulikt ut for de to innretningene saken gjaldt:

- (56) Innretningen «Ocean Vanguard» hadde frem til våren 2003 oppdrag på norsk sokkel. Tvistespørsmålet var om Flyteriggavtalen gjaldt for en opplagsperiode på om lag 6 uker sommeren 2003. Innretningen gikk i opplag og ankom Dusvika 16. mai 2003 uten å ha ny kontrakt, mannskapet ble demobilisert og rederiet beholdt en ren opplagsbesetning. I perioden med oppdrag på norsk sokkel, ble innretningen solgt fra Smedvig ASA som var medlem av NR, til Diamond Offshore Drilling (UK) Ltd., som ikke var medlem av NR, og skulle overtas av Diamond våren 2003. Innretningen ble liggende i opplag våren 2003 i påvente av at Diamond skaffet ny kontrakt på norsk sokkel. Innretningen fikk imidlertid ingen nye oppdrag på norsk sokkel før den seilte til britisk sektor. Arbeidsretten kom til at innretningen i en slik situasjon ikke var «i virksomhet» under verkstedoppholdet.
- (57) Innretningen «Transocean Arctic» stod også uten kontrakt da den i februar 2002 gikk i opplag og besetningen ble demobilisert. Arbeidsretten la til grunn at Flyteriggavtalen i utgangspunktet da ikke lenger gjaldt for innretningen. Tvisten gjaldt forholdet mellom Flyteriggavtalen og reguleringen av arbeidstidsordninger ombord for perioden 29. mai 2004 til 2. september 2004, da innretningen igjen var på lokasjon på kontinentalsokkelen. Arbeidsretten la vekt på at forholdene ble vesentlig endret i løpet av opplagsperioden: Rederiet inngikk den 27. februar 2004 en innledende avtale med Statoil om et prosjekt. I et «Letter of intent» erklærte Statoil at selskapet hadde til hensikt («intends to») å gi rederiet oppdraget. Det fremgikk av Statoils erklæring at denne samtidig var en godkjennelse av at rederiet skulle begynne på det forberedende arbeidet som var nødvendig for å overholde tidsrammen for oppstart av oppdragsavtalen, jf. ARD-2006-135 avsnitt 52. Hovedtyngden av prosjektbesetningen tiltrådte i mai 2004. Arbeidsretten avsa dom for at Flyteriggavtalen gjaldt for denne innretningen gjaldt fra 27. mai 2004.
- (58) Avgjørelsen i AR-2018-16 gjelder også tolkning og anvendelse av virksomhetskriteriet i en situasjon hvor Flyteriggavtalen i utgangspunktet gjaldt for innretningen, men aktiviteten avbrytes under et verkstedopphold ved land. Det ble i vurderingen av om avtalen gjaldt under verkstedoppholdet lagt vekt på bemanningen og tilknytningen til den

oppdragsavtalen virksomheten var omfattet av. Arbeidsrettens flertall bemerket i dommens avsnitt 41 at momentet om hvilket personell som var på innretningen «ikke utelukkende [kunne] defineres ut fra hvor mange personer som skulle være i arbeid på innretningen til enhver tid i opplagsperioden». Det måtte også ses hen til «hva slags type arbeid bedriften hadde til hensikt at personellet skulle utføre og tilknytningen til operasjoner».

Overenskomsten kunne få anvendelse «selv om fartøyet ikke er på sokkelen for å gjennomføre oppgaver i henhold til oppdragsavtalen». Arbeidsrettens flertall viste til at innretningen under opplaget hadde en besetning som var mer enn en minimumsbesetning. Personellet skulle utføre tilsyn, klassifiseringsaktiviteter og vedlikeholdsarbeid. Det ble i tillegg lagt vekt på at klassingen ble «gjennomført i oppholdet mellom to oppdragsperioder for Statoil, slik at den inngår som en del av forberedelsen til neste oppdragsperiode».

- (59) Verken ARD-2006-135 eller AR-2018-16 gir klar veiledning for spørsmålet i den foreliggende saken, det vil si når avtalen begynner å gjelde mens fartøyet bygges om fra skip til bruk som flyttbar innretning. AR-2020-30 gjelder en situasjon hvor fartøyet aldri hadde vært omfattet av avtalen, og under oppholdet i Norge ble det ikke igangsatt oppdrag på norsk sokkel. Arbeidsretten presiserte i dommens avsnitt 54 at verkstedsoppholdene i tidligere avgjørelser «skjedde i tilknytning til oppdrag som riggene hadde på norsk sokkel». Innretningen omtalt i dommen fra 2020 hadde «ingen slik tilknytning til virksomhet eller oppdrag på norsk sokkel som var tilfellet i de nevnte sakene». Det ble ikke tillagt avgjørende vekt at det i denne perioden ble forsøkt skaffet oppdrag til innretningen, jf. AR-2020-30 avsnitt 55. Det viser at det må gjøres konkrete vurderinger av om det er tale om en innretning i virksomhet på norsk sokkel.
- (60) NR har prinsipalt anført at «Hanne Knutsen» ikke var en innretning i tariffavtalens forstand før alle godkjenninger var gitt for å kunne ta innretningen i bruk på lokasjon. Det er en rekke godkjenninger som må være gitt før en innretning kan brukes. Det er for det første nødvendig med godkjenning fra offentlige myndigheter. Equinor fikk samtykke fra Petroleumstilsynet til å ta innretningen i bruk 15. juli 2018. Sjøfartsdirektoratets godkjenning av fartøyet som en FSO, var nødvendig for å flytte innretningen til Norge, men den kunne ikke komme i virksomhet før ombyggingen var ferdigstilt i tråd med offentligrettslige krav. For det andre er det tale om de godkjenninger eller sertifikater som gis av operatøren i forbindelse med ombyggingen. Equinor ga endelig godkjenning for at innretningen oppfylte kravene i kontrakten 25. august 2018 i form av et «Completion of

Onshore Commissioning Certificate». Deretter ble det 30. august 2018 utstedt et «FSO Mooring Certificate» da innretningen ble koblet opp på Martin Linge-feltet.

- (61) Flyteriggavtalen har ingen definisjon av begrepet «innretning». Avtalen har ingen uttrykkelig tilknytning eller henvisning til godkjenningsordninger etter offentligrettslige regler, eller oppfyllelse av krav i avtaler med operatøren som skal ta innretningen i bruk. Etter Arbeidsrettens vurdering vil godkjenningen først og fremst si noe om innretningen er eller kan tas i bruk slik at virksomhetskriteriet er oppfylt.
- (62) Innretningen «Hanne Knutsen» var fortsatt under ombygging fra skip til flyttbar innretning da den krysset norsk sektorlinje 23. mai 2018. Det gjenstod arbeid før skipet kunne tas i bruk av Equinor. Fartøyet hadde ikke tidligere vært i bruk som flyttbar innretning, og var da den krysset sektorlinjen bundet av en landsdekkende tariffavtale. Det tilsier at Flyteriggavtalen ikke uten videre gjaldt for innretningen på dette tidspunktet.
- (63) SAFE har vist til at det i tariffpraksis er lagt til grunn at Flyteriggavtalen gjelder så snart innretningen krysser sektorlinjen. Partene kan gjennom såkalte forseilingsavtaler klargjøre hvilke vilkår som skal gjelde under seilassen og overgangen mellom tariffavtaler. I forbindelse med ferdigstilling av FSO-en «Randgrid», ble det 10. januar 2017 inngått avtale om lønns- og arbeidsvilkår for mannskapet til stede i Singapore. I avtalen presiseres det i innledningsavsnittet at man fra 1. januar 2017 benytter bøyelastavtalen, men at man «ved ankomst norsk sektor ... går over på overenskomsten for flyttbare innretninger». I forseilingsavtale datert 4. juni 2012 mellom Saipem og Industri Energi-klubben i Saipem om lønns- og arbeidsvilkår under bygging i Palermo, heter det at avtalen falt bort «uten oppsigelse» når innretningen forlot verftet for sjøprøver. På dette tidspunktet skulle Flyteriggavtalen gjelde. Det kan ikke av slike avtaler utledes en alminnelig regel om at Flyteriggavtalen gjelder når innretningen krysser sektorlinjen i tilfeller hvor innretningen ikke fra før har vært bundet av avtalen. De viser imidlertid behovet for at tariffpartene avtaler tidspunktet for overgang til annen tariffavtale, særlig for så vidt gjelder arbeidstidsordninger.
- (64) SAFE har også vist til at det under verkstedoppholdet var mer enn sikkerhetsbemanning på fartøyet. Arbeidsretten viser til redegjørelsen for byggeprosessen i avsnitt 14 foran. Bemanningen preges av at det pågikk et ombyggingsarbeid, og kan ikke tillegges stor vekt for spørsmålet om innretningen var i virksomhet på norsk kontinentalsokkel da den krysset sektorlinjen. Formålet med verkstedoppholdet var å ferdigstille ombyggingen slik at fartøyet kunne bli tatt i bruk som en innretning i virksomhet på kontinentalsokkelen.

- (65) SAFE har på bakgrunn av merknadene i ARD-2006-135 avsnitt 100 anført at Flyteriggavtalen gjelder fordi innretningen var på verksted for operatørens regning og risiko. Oppdragsavtalen mellom rederiet og Equinor viser til at kostnadene ved ombygging er en faktor som skal spille inn ved beregningen av ratene for bruk av fartøyet. Selv om oppdragsavtalen mellom rederiet og Equinor viser en sammenheng mellom kostnadene ved ombyggingen og beregning av ratene som skal betales når innretningen tas i bruk, er det ikke en situasjon hvor verkstedoppholdet skjer for operatørens regning. Bestemmelsene om vederlagsberegning gir rederiet mulighet for å dekke inn kostnadene som påløper som følge av ombyggingen. Inntjeningen var imidlertid avhengig av at innretningen kunne tas i bruk på feltet. Forsinkelser var slik sett rederiets økonomiske risiko.
- (66) På denne bakgrunn gjaldt ikke Flyteriggavtalen da «Hanne Knutsen» krysset sektorlinjen. Innretningen var på dette tidspunktet bundet av en landsdekkende tariffavtale under forseilingen og under verkstedoppholdet. I en slik situasjon – og i fravær av annen regulering eller en forseilingsavtale – er det naturlig at Flyteriggavtalen gjelder fra det tidspunktet innretningen begynte virksomheten på feltet. NR må derfor frifinnes fra påstanden punkt 1. Det er da ikke grunnlag for dom for etterbetaling, og det er ikke nødvendig å ta stilling til om et slikt krav må begrenses på grunnlag av reglene om tariffrettslige etterbetalingskrav.
- (67) Dommen er enstemmig.

SLUTNING

De saksøkte frifinnes.

Jakob Wahl
(sign.)

Tron Løkken Sundet
(sign.)

Ingse Stabel
(sign.)

Didrik Coucheron
(sign.)

Margunn Sørskår
(sign.)

Stein Johansen
(sign.)

Tore Ulleberg
(sign.)

Rett utskrift bekreftes: