



ARBEIDSRETTE

DOM

Avsagt: 13. februar 2023

Saksnr.: 26/2022

Lnr.: AR-2023-2

Dommere: Tron Løkken Sundet
Eli Mette Jarbo
Liv Gjølstad
Stein Johansen
Margunn Sørskår
Didrik Coucheron
Tore Ulleberg

Saken gjelder: Rett til kompensasjon for svingskift

SAMMENSLUTNINGEN AV
FAGORGANISERTE I
ENERGISEKTOREN

Advokat Elisabeth Bjelland

mot

1. NORGES REDERIFORBUND
2. DEEPSEA MANAGEMENT AS

Advokat Pål Tangen
v/advokatfullmektig Liv Minde og
advokat Erlend Vasshus

DOM

- (1) Saken gjelder spørsmål om arbeid utført på dagtid av ansatte med nattskift, utløser rett til svingskiftkompensasjon etter Flyteriggavtalen punkt 3.5.1, jf. punkt 3.1.
- (2) **Sakens tariffrettslige ramme**
- (3) Partene er bundet av Overenskomst mellom Norges Rederiforbund (NR) og Sammenslutningen av fagorganiserte i energisektoren (SAFE) for flyttbare offshoreinnretninger samt plattformboring og forpleining på permanent plasserte innretninger på norsk kontinentalsokkel (Flyteriggavtalen). Tvisten oppstod i tariffperioden 2020–2022.
- (4) Avtalen punkt 3.5.1 gir rett til svingskiftkompensasjon. Bestemmelsen lyder:

«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.»
- (5) Punkt 3.5.2 har bestemmelser som presiserer og gjør unntak fra retten til svingskiftkompensasjon.
- (6) Svingskift er i avtalen punkt 3.1 definert som «skiftarbeid hvor arbeidsperiodene foregår på ulike tider av døgnet i en og samme oppholdsperiode». Arbeidsperiode er «det tidsrom (vanligvis 12 timer) som arbeidstakeren er i arbeid for arbeidsgiver i løpet av et døgn». Oppholdsperioder er «det tidsrom arbeidstakeren oppholder seg i sammenheng» på innretningen.
- (7) I tariffoppgjøret for 2014 drøftet partene noen spørsmål knyttet til bestemmelsen om svingskiftkompensasjon. I protokoll fra oppgjøret er det inntatt slike presiseringer:

«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 med svingskift.»

- (8) Definisjonen av svingskift kom inn i tariffavtalen i 1990, men hadde da ikke bestemmelser om kompensasjon. Bestemmelser om svingskiftkompensasjon kom inn i Flyteriggavtalen i 1994. Det vises til redegjørelsen for tariffhistorikken i AR-2021-22 (tilpasningsskift) avsnitt 7 flg. og til rettens merknader nedenfor.
- (9) På bakgrunn av merknader i AR 2021-22 fremmet SAFE i tariffoppgjøret 2022 krav om at det skulle settes ned et utvalg som blant annet skulle se på bestemmelsen om svingskift. Kravet førte ikke frem. Bestemmelsen har for øvrig ikke blitt endret på punkter av betydning for saken.
- (10) **Bakgrunnen for tvisten**
- (11) Tvisten gjelder uenighet om arbeid utført 3. november 2020 i forbindelse med mannskapsbytte på flyteriggen Deepsea Nordkapp. Innretningen eies av Odfjell Drilling AS. Besetningen på innretningen er ansatt i Deepsea Management AS.
- (12) De ansatte oppholder seg 2 uker sammenhengende på innretningen og har deretter 4 uker friperiode. Besetningen på riggen er delt inn i tre avdelinger: Marin avdeling, boreavdeling og teknisk avdeling. Marin avdeling har blant annet ansvar for å ta imot helikopter ved mannskapsbytte.
- (13) Det er 6 arbeidslag («crew») i hver avdeling. To crew fra hver avdeling er om bord til enhver tid og arbeider henholdsvis dagskift og nattskift. Da innretningen var på Alvheimfeltet i juni 2020 fulgte man en ordning med dagskift fra kl. 07.00–19.00 den første uken om bord og nattskift fra kl. 19.00–07.00 den andre uken om bord.
- (14) Deepsea Nordkapp flyttet i september 2020 til nytt oppdrag på Haltenbanken. På grunn av andre helikoptertider på denne lokasjonen, ble arbeidsplanen endret. Tilpasningene ble forelagt fagforeningene 30. august 2020. I notat fra fagforeningene 2. september 2020 heter det:

«Det er bør være mulig å ha en fleksibel ordning som gir mulighet for å jobbe nattskift første uken når det er satt opp helikopter morgen/formiddag og dagskift der det er satt opp helikopter ettermiddag/kveld.

Når det gjelder avgang onsdag kl 07:45 fra land, så vil foreslått skiftordning fra Plattformsefer være beste løsning.

Vi anbefaler at de foreslåtte løsningene som er vedlagt blir vurdert av DSN ledelse og at det er en åpen dialog for å få en optimal skiftordning på denne lokasjonen, dersom avganger når DSN er tilbake til avreise fra Stanger blir som på lokasjon KIM så vil nåværende skiftordning og avstemming være gjeldende.»

- (15) Notatet ble oversendt til arbeidsgiver i e-post 3. september 2020 hvor det uttales:

«Vedlagt er signert memo etter gjennomgang av forslag fra plattformsefer vedrørende arbeidstid på ny lokasjon med utreise fra Brønnøysund og nye helikoptertider. Forslaget er gjennomgått samt et nytt forslag er kommet etter ønske fra arbeidstakere, forslaget fra plattformsefer som gjelder tirsdagen er ikke gjennomførbar da det planlegger for 2 timer overtid på første skift (14 timer).»

- (16) I e-post 4. september 2020 fra kaptein på Deepsea Nordkapp, Eirik Strømme Hansen, aksepterte arbeidsgiver forslaget:

«Vi har hatt en intern diskusjon og imøtekommer ønske deres om og gå nattskift/dagskift for mandags og tirsdagsgjengen samt dagskift/nattskift for teknisk som nå får en tidlig helikopter avgang om onsdagene.

Som dere beskriver i memo så ser vi også gevinsten av en fleksibel ordning og at vi går tilbake til nåværende ordning dag/natt når vi har utreise igjen fra Stavanger gitt vi får tilsvarende HK tider.»

- (17) I orientering i e-post til de ansatte 8. september 2020 heter det:

«Da det blir HK avganger fra Kristiansund for alle våre faste crew flighter denne uken så tilpasser vi oss heller de nye HK tidene fra Brønnøysund i uken etter (uke 38)...

Vi fortsetter dag/nattskiftordningen som det ble flertall stemt her tidligere i år under Questback undersøkelsen med unntak av tirsdag da det ikke er praktisk gjennomførbart mtp kviletid og arbeidstidsreglement og dette er diskutert med de tillitsvalgte for marine og dekk.»

- (18) Skiftordningen ble tilpasset oppholdet på Haltenbanken, men partene var enige om at man skulle vende tilbake til opprinnelig skiftordning så snart det var mulig. Da innretningen skulle returnere til Alvheimfeltet i oktober 2020 var det nødvendig med en ytterligere tilpasning av arbeidet for å få dette til. I e-post 31. oktober 2020 oppsummerer Stability Section Leader Sigbjørn Røttingen hvilke tilpasninger som skulle gjøres:

«Siden vi skal over på dag/nattskift for maritim avdeling nå når det blir tidlig helikopter fra SVG, så blir det litt endringer på tirsdagens snuoperasjon og dere som er om bord må fortsette på natt. Siden det blir helikopter kl 1400, og for å ikke snu dere som skal fortsette på natt for mye, så har jeg satt opp denne planen. Det blir litt kortere fri, men tror dette blir mer skånsom enn å snu helt om og tilbake til natt.

Ta dette opp med de som skal snu. Dersom noen trenger 8t kvile (crew 4) på ettermiddag tirsdag, må vi forlenge dette skiftet og snu litt utover onsdagen.»

(19) Ved endring tilbake til tidligere ordning ble det derfor besluttet at marint crew 4 skulle gå nattskift (kl. 19.00–07.00) begge ukene slik at påtroppende marint crew 5 kunne begynne på ordningen med dagskift. For å gjennomføre denne overgangen måtte marint crew 4 ta imot helikopteret ved mannskapskiftet 3. november, det vil si arbeide 4 timer på dagtid fra kl. 13.00–17.00. Skiftet mandag 2. november måtte avsluttes kl. 05.00 for å oppfylle kravet til hviletid. Det ble også lagt inn en friperiode etter at arbeidet med å ta imot helikopteret var avsluttet. Arbeidsplanen for crew 4 mandag 2. november–onsdag 4. november ble da slik:

- Mandag 2. november kl. 19.00–05.00
- Tirsdag 3. november kl. 13.00–17.00
- Tirsdag 3. november kl. 23.00–07.00
- Onsdag 4. november kl. 19.00–07.00

(20) Det oppstod spørsmål om arbeidet 3. november 2020 var svingskift som ga rett til svingskiftkompensasjon etter Flyteriggavtalen punkt 3.5.1, jf. punkt 3.1.

(21) I e-post 11. november 2020 fra kaptein på Deepsa Nordkapp, Atle Jonny Dale, uttales det:

«De skulle jmf rotasjon på ALVE gått natt/dag, og etter den planen skulle de svinge til dagskift mandag/tirsdag. Men so er det ny HK tider på BOA og me skulle tilbake til dag/nattordning som avtalt etter avstemning tidligere. ...

Difor måtte dekas skift gå 2 veker natt for å kome inn på den ordninga igjen.

Det at de jobba 4 timar i løpet av tirsdagen for å holde vaktfunksjonane gåande/ ta imot HK mm. mens påtroppande kom om bord, kan ikkje sjåast som eit svingskift og endring/plassering av arbeidsperiode slik me ser det. Å kalle det å jobbe 4 timar frå 13-17 for å svinge til dag syns eg er drygt ... De gjekk av 1 time tidligare tirsdag morgon kl. 06:00 for å få 8 timar kvile til 13:00. So gjekk de på at 23:00 tirsdag kveld og gjekk til 0700 og resten av turen natt.»

(22) Partene er uenige om en representant for SAFE-klubben skal ha sluttet seg til arbeidsgivers tolkning av punkt 3.5.1, jf. punkt 3.1. Ut fra det resultat Arbeidsretten har kommet til, er det ikke nødvendig å gå inn på detaljene i denne diskusjonen.

(23) I e-post 12. november 2020 fra tillitsvalgt i SAFE-klubben, Tommy Steinsland, uttales det:

«... [F]orstår ikke hvordan følgende arbeidstid ikke kan tolkes som et svingskift 12 timer jobb - 12 timer hvile (vanlig nattskift)

12 timer jobb - 12 timer hvile (vanlig nattskift)

10 timer jobb 8 timer hvile

4 timer jobb 6 timer hvile

8 timer jobb 2 timer hvile

12 timer jobb - 12 timer hvile (vanlig nattskift)

12 timer jobb - 12 timer hvile (vanlig nattskift)

At du også «tilbyr» 6 timer overtid ser jeg også på som en tilnærming til at noe er feil, og det er jo bra, men Overenskomsten sier ikke noe om overtid i denne sammenheng. Dette er beskrevet som et typisk svingskift.»

- (24) Tvisteforhandlinger mellom Odfjell Drilling og SAFE-klubben ble gjennomført 15. februar 2021. I protokollen heter det:

«Bakgrunn

Som følge av seilas til ny brønn ble crew 4 først varslet om arbeid på nattskift hele turen.

Underveis i turen ble det konkludert med at nattcrewet måtte arbeide 4 timer på dagskift for å holde vaktfunksjoner gående/ta imot HK mm. Dette ifm at påtroppende crew kom om bord. De fortsatte så på nattskift.

SAFE i Odfjells syn: Pålagt svingskift DSN 03.11.2020

Når Crew 4 på Deepsea Nordkapp kommer om bord, får de beskjed om at de skal gå hele oppholdsperioden på nattskift, noe som gir en arbeidstid: kl. 19.00 til 07.00 (opprinnelig skulle de gått første uke natt andre uke dag).

Senere i oppholdsperioden får crew 4 beskjed om at de får en ny endring i arbeidsperioden:

- Mandag den 02.11.2020 skal de begynne kl. 19.00 frem til kl. 05.00
- 8 timer hvile,
- oppstart på jobb igjen kl. 13.00 frem til kl. 17.00
- 6 timer hvile,
- på jobb igjen kl. 23.00 frem til kl. 07.00.

Crew 4 blir pålagt svingskift, som tilsier endring fra nattarbeid til dagarbeid og tilbake til nattarbeid, som skal kompensere.

Crew 4 må kompenseres for et svingskift 2x 12 timer iht. overenskomsten pkt. 3.5.1 for endringen fra natt til dagskift. Videre må det kompenseres for et svingskift 2x 12 timer iht. overenskomsten pkt. 3.5.1 for endring fra dag til nattskift. Henviser også til inngått protokoll mellom NR og SAFE fra hovedoppgjøret 2014 vedr. svingskift.

Bedriftens syn:

Som følge av seilas til ny brønn ble crew 4 varslet om arbeid på nattskift hele turen.

Underveis i turen ble det konkludert med at natt crewet måtte arbeide 4 timer på dagskift for å holde vaktfunksjoner gående/ta imot HK mm. mens på troppende kom om bord. De fortsatte så på nattskift.

For å få dette til ble det etablert følgende plan. Se vedlegg under.

Mandag 2.11.20 får crew 4 redusert arbeidsperioden 12 til 10 timer. Tirsdag

03.11.20 får crew 4 redusert normal arbeidsperiode med 4 timer.

Arbeidsperiode den 3.11.20 fra klokken 13-17:00 er å betrakte som et utkall og er kompensert med 4 timer overtid.

Dersom den varslede arbeidsperiode den 3.11.20 fra klokken 13-17:00 er å betrakte som en arbeidsperiodeendring, vil kompensasjonen maksimalt kunne utgjøre 2 x 6 timer overtidstillegg (65 %) ref 3.5.1.»

- (25) Tvisteforhandlinger mellom SAFE og NR ble gjennomført 10. september 2021. I protokollen er SAFEs anførsler gjengitt slik:

«I dette tilfellet endrer bedriften tildelt arbeidsplan i det de kommer om bord. Tildelt arbeidsplan tilsa første uke natt og andre uke dag. Bedriften endrer arbeidsplan fra tildelt arbeidsplan til hel tur på nattskift. Etter dette endrer bedriften igjen arbeidsplanen. Ny arbeidsplan blir så nattskift første uken, så et dagskift, for så nattskift igjen resten av oppholdsperioden. Det fremkommer også klart at det var bedriften som gjorde endringer i den tildelte arbeidsplan for crew 4. Videre kommer det også klart frem hvordan disse endringene skulle gjennomføres. Det ble satt opp en arbeidsplan fra bedriftens side hvor det fremkommer når de forskjellige crew skulle arbeid i døgnet. Det fremkommer ikke at det er avtalt annen arbeidstidsordning enn 0700–1900 (dagskift) eller 1900–0700 (nattskift) mellom partene om bord. For crew 4 sin del resulterte det i to arbeidsperiodeendringer som da skal godtgjøres iht. 3.5.1, 1. ledd i tariffavtalen.»

- (26) NR viste til bedriftens redegjørelse for saksforholdet og anførte:

«Realiteten er at crew 4 gikk nattskift hele oppholdsperioden, som meddelt i forbindelse med at de kom om bord. Imidlertid oppstod det behov for ekstraarbeid ved mottak av helikopter for mannskapsbytte, som gjorde at de i tillegg ble utkalt til fire timer overtidsarbeid på dagtid. For å ivareta kravet til åtte timer hvile i døgnet, fikk crew 4 beskjed om å avslutte det foregående nattskiftet til kl. 05.00.

Ettersom at crew 4 gikk nattskift hele oppholdsperioden har det klart ikke funnet sted en arbeidsperiodeendring. Fire timer ekstraarbeid på dagtid kommer i tillegg til, og ikke i stedet for det ordinære nattskiftet. Arbeidet representerer derfor overtidsarbeid i døgnet, jf. pkt. 3.3 tredje ledd og pkt. 5.2 jf. 5.4. NR kan ikke se at god og fyllestgjørende informasjon i forkant endrer på realiteten om at dette er ekstraarbeid som skal overtidskompenseres, og at en slik informasjon i seg selv gjør at man skal betrakte dette på en annen måte.»

- (27) SAFE sendte søksmålsvarsel til NR 7. februar 2022. Dette ble besvart av NR 16. mars 2022.
- (28) SAFE tok ut stevning for Arbeidsretten 21. juni 2022. NR og Deepsea Management AS innga tilsvar 22. august 2022. Hovedforhandling ble gjennomført 31. januar 2023. Tre partsrepresentanter og to vitner avga forklaring. Det ble for øvrig fremlagt slik dokumentasjon som fremgår av rettsboken.
- (29) **Partenes påstandsgrunnlag og påstander**
- (30) *Sammenslutningen av fagorganiserte i energisektoren* har i korte trekk anført:
- (31) Flyteriggavtalen punkt 3.5, jf. 3.1, bestemmer at den daglige arbeidstidsordningen avtales mellom partene om bord. Punkt 3.5.1 bestemmer at det skal betales svingskifttillegg ved endret plassering av arbeidsperiode.
- (32) Deepsea Nordkapp hadde avtalt arbeidstidsordning med to skift: Nattskift fra kl. 19.00 til 07.00 og dagskift fra kl. 07.00 til 19.00. Crew 4 skulle gå nattskift i oppholdsperioden, men dette ble endret etter ankomst på innretningen 27. oktober

2020. Crew 4 ble overført til dagskift 3. november 2020 i forbindelse med mottak av helikopter. Deretter ble de ført tilbake til nattskift. Dette er svingskift etter definisjonen i Flyteriggavtalen punkt 3.1.

- (33) Arbeidet er ikke overtidsarbeid etter bestemmelsene i punkt 5.2, jf. 5.4. Overtid er tilfeller hvor det arbeides utover 12 timer i en arbeidsperiode, typisk i forlengelsen av et skift. Punkt 5.4 gir rett til overtidstillegg for «korte overtidsperioder» hvis den ansatte blir «kalt ut» til arbeid utenom normal arbeidstid. Dette er typisk tilkalling for å gjennomføre ekstra, kortvarig arbeid som skjer på kort varsel. Endringen 2. november 2020 var planlagt, og crew 4 ble satt inn for å utføre arbeidet på dagskift. Nattskiftet 2. november 2020 ble forkortet for å oppfylle kravet til hviletid før neste arbeidsperiode, og deretter hadde arbeidstakerne friperiode. Presiseringen i punkt 5.4 om at det alltid skal betales minst 2 timer overtidsarbeid, tilsier at 4 timer faller utenfor bestemmelsen.
- (34) Formålet med Flyteriggavtalen punkt 3.5.1 taler for at endringen i arbeidstidsordningen 3. november 2020 er et svingskift. Punkt 3.5.1 skal kompensere for den særlige ulempen når skiftordningen svinger. Utgiftene ved svingskift er store for å sikre at det er en høy terskel for å gjøre slike endringer med de ulemper det påfører de ansatte. Dette bekreftes av tariffpartenes presisering av betalingsregelen i protokollen fra 2014; det skal betales for to arbeidsperioder med 12 timer, uavhengig av om det faktiske svingskiftet blir kortere enn dette. Det at kompensasjonen er svært gunstig kan på denne bakgrunn ikke ha vekt ved tolkningen av hva som er svingskift.
- (35) Arbeidsgiver er tariffrettslig forpliktet til å etterbetale svingskiftkompensasjon for arbeidet som ble utført av crew 4 den 3. november 2020. Etter presiseringen i protokollen fra 2014 skal det betales for 2x12 timer for hver endring av skiftordningen.
- (36) Skiftordningen ble først endret fra nattskift til dagskift 3. november 2020 for arbeidet fra kl. 13.00. Det gir krav på 2x12 timer kompensasjon. Deretter ble skiftet endret tilbake til nattskift for arbeid fra kl. 23.00. Dette gir nytt krav på betaling for 2x12 timer.
- (37) Det er nedlagt slik endret påstand:

«1. De 2 endringene i arbeidsplanen som skjedde med crew 4 på installasjonen Deepsea Nordkapp 3 november 2020 omfattes av svingskiftbestemmelsen i Flyteriggavtalens punkt 3.5.1.

2. Begge disse endringene kompenseres hver med et kronebeløp tilsvarende overtidstillegg (65%) i de to første arbeidsperiodene etter endringen. Avtalte arbeidsperioder var på 12 timer, og kompensasjonen blir da 2x2x12 timer.

3. Deepsea Management AS plikter å foreta etterbetaling for de berørte arbeidstakerne.»

- (38) *Norges Rederiforbund og Deepsea Management AS* har i korte trekk anført:
- (39) Svingskift er tilfeller hvor den daglige arbeidstidsordningen endres, og må avgrenses mot tilfeller hvor det utføres arbeid utenom den normale arbeidstiden. Arbeidstidsordningen ble ikke endret på Deepsea Nordkapp 2.–3. november 2020.
- (40) Dette har også støtte i ARD-2002-320. Saken gjaldt krav på overtidsbetaling for en sammenlignbar endring av arbeidstiden, og partene var enige om at endringen ikke var et svingskift.
- (41) Crew 4 arbeidet nattskift i hele oppholdsperioden, men hadde 4 timer arbeid på dagtid den 3. november 2020. Dette ble gjort for å kunne videreføre skiftordningen. Dette var arbeid utenom normal arbeidstid, og kom i tillegg til de løpende nattskiftene. Arbeidet på Deepsea Nordkapp 3. november 2020 kl. 13.00–17.00 gir derfor ikke rett til svingskiftkompensasjon etter Flyteriggavtalen punkt 3.5.1.
- (42) Bestemmelsene om svingskiftkompensasjon har stor betydning, for eksempel når avløser ikke kommer ut til innretningen, ved sykdom eller fordi helikopteravganger kanselleres. Den som er på innretningen får da overgang til avløserens skiftordning. Det er et typisk svingskift som skal kompenseres. SAFEs tolkning vil være en vesentlig utvidelse av punkt 3.5.1 som det ikke er grunnlag for i ordlyd, formål eller praksis.
- (43) For det tilfellet at SAFE får medhold i tolkningen, må Arbeidsretten ta stilling til kompensasjonens størrelse. Det er ikke grunnlag for kompensasjon for 12 timers svingskift.
- (44) Det er nedlagt slik påstand:
- «De saksøkte frifinnes.»**
- (45) **Arbeidsrettens merknader**
- (46) Spørsmålet i saken er i korte trekk om arbeidet utført av crew 4 på Deepsea Nordkapp 3. november 2020 kl. 13.00–17.00 er et svingskift som gir krav på kompensasjon etter punkt 3.5.1, eller om det er arbeid utenom ordinær arbeidstid

som ikke er svingskift. Arbeidsgiver har i dette tilfellet betalt overtidstillegg for arbeidet mellom kl. 13.00 og 17.00.

- (47) Saksøker gjør gjeldende at det 3. november 2020 var to svingskift. For det første endring fra nattskift til dagskift for arbeidet mellom kl. 13.00–17.00, og for det andre endring til nattskift for arbeidet fra kl. 23.00. I spørsmålet om arbeidet 3. november 2020 var svingskift, har Arbeidsretten delt seg i et flertall og et mindretall. Arbeidsrettens flertall, dommerne *Sundet, Jarbo, Gjølstad, Coucheron, Sørskår* og *Ulleberg* har kommet til at SAFE ikke kan få medhold i påstanden og vil bemerke:
- (48) Svingskift er i punkt 3.1 definert som skiftarbeid hvor arbeidsperiodene foregår på ulike tider av døgnet i en og samme arbeidsperiode. Arbeidsperiode er det tidsrom hvor arbeidstakeren er i arbeid om bord på innretningen. Etter punkt 3.5.1 skal endret plassering av arbeidsperiode kompenseres «for hver endring» med et tillegg tilsvarende overtidstillegget på 65 %.
- (49) Svingskifttillegg etter punkt 3.5.1 kompenserer for ulempen med at arbeidsperiodene endres og plasseres andre tider i døgnet, for eksempel ved overgang fra dagskift til nattskift. Selv om det foreligger svingskift, er retten til kompensasjon likevel ikke ubegrenset. Punkt 3.5.2 gjør blant annet unntak fra retten til kompensasjon for svingskift som følger av tildelt arbeidsplan, eller hvis hele arbeidsperioden endres og den ansatte får beskjed om dette før avreise fra heliport.
- (50) Dersom arbeidstiden endres uten at det er svingskift, kan de ansatte ha krav på overtidstillegg etter punkt 5. Etter punkt 5.2 betales det overtidstillegg for arbeid utover 12 timer i døgnet. I tillegg er det i punkt 5.4 bestemmelser om overtidstillegg for «korte overtidsperioder». Bestemmelsen lyder:
- «Ansatte som blir kalt ut til arbeid utenom normal arbeidstid skal ha min. 2 timer overtidsbetaling. Dette gjelder ikke ved overtidsarbeid i direkte tilknytning til den ordinære arbeidstid eller når den ansatte mellom den ordinære arbeidstid og overtidsarbeidet krever hvile- eller spisepause.»**
- (51) Bestemmelser om rett til overtidstillegg for korte overtidsperioder kan spores tilbake til tariffavtalen fra 1982 mellom Norsk Offshoreforening og Rederiansattes Forbund, som i punkt 3.7 bestemte at det skulle regnes minst to timers overtidsarbeid for arbeid den ansatte «utfører på sin fritid om bord», selv om arbeidet tok kortere tid. I avtalen fra 1990 var bestemmelsen flyttet til punkt 5.4 og

formuleringen endret fra arbeid den ansatte utførte på sin fritid om bord, til å gjelde hvor den ansatte «blir kalt ut til arbeid utenom normal arbeidstid». Dette tilsier at ikke ethvert arbeid som utføres på det som ellers skulle vært arbeidstakerens fritid, er svingskift. Det må vurderes ut fra forholdene i det enkelte tilfellet, sml. AR-2021-22 (tilpasningsskift).

- (52) I saken har arbeidstakerne én dag i oppholdsperioden arbeidet fire timer på dagtid, men ellers generelt arbeidet nattskift mellom kl. 19.00–07.00. Den særlige bakgrunnen for arbeidet 3. november 2020 og ordningens preg tilsier etter flertallets vurdering at avviket den dagen ikke var et svingskift.
- (53) Oppholdsperiodene på Deepsea Nordkapp var i utgangspunktet satt opp med dagskift første uke og nattskift andre uke. Da innretningen skulle til Haltenbanken september 2020, ble partene enige om at ordningen skulle være nattskift første uke og dagskift andre uke så lenge innretningen var der. Partene var enige om å gå tilbake til opprinnelig ordning så snart det var mulig når innretningen skulle tilbake til Alvheimfeltet. For å gjeninnføre den opprinnelige ordningen, skulle crew 4 ha nattskift hele oppholdsperioden. For å få til mannskapsskifte 3. november 2020 og overgang til dagskift i første uken i oppholdsperioden, måtte crew 4 også ta imot helikopteret i tidsrommet kl. 13.00–17.00. Kravene til 8 timers hviletid gjorde at nattskiftet 2. november 2020 måtte avsluttes kl. 05.00 slik at arbeidet med å ta imot helikopteret kunne begynne kl. 13.00. Etter at arbeidet ble avsluttet kl. 17.00, la man inn en friperiode for de ansatte frem til kl. 23.00. Med unntak for arbeidet i tidsrommet kl. 13.00–17.00 den 3. november 2020 har besetningen hatt nattskift, og med en tilpasning av nattskiftet dels som følge av krav til hviletid og dels for å gi hvile før de tiltrådte skiftet 3. november kl. 23.00.
- (54) Selv om arbeidet på dagtid strakk seg over 4 timer, ble arbeidet lagt inn for å dekke et særskilt og konkret begrunnet behov. En slik ekstraordinær tilpasning av arbeidet har mer preg av at crew 4 ble kalt ut til å utføre arbeid med mottak av helikopter enn at man endret arbeidstidsordningen. Etter flertallets vurdering var det i en slik situasjon ikke tariffstridig å kompensere dette med utgangspunkt i reglene om overtidsarbeid.
- (55) Arbeidsrettens mindretall, dommer *Johansen*, har kommet til at saksøker må få medhold og vil bemerke:

- (56) Flyteriggavtalen skiller mellom kompensasjon for svingskift og kompensasjon for kortere overtidsarbeid utenom den normale arbeidstiden. Bestemmelsen om kortere overtidsarbeid gjelder hvor arbeidstaker blir «kalt ut» til arbeidet. I dette tilfellet var det planlagt arbeid, hvor man forkortet arbeidsperioden mandag 2. november for å kunne arbeide om dagen 3. november. Etter at arbeidet var utført på dagtid 3. november, hadde de ansatte friperiode før de gikk tilbake til opprinnelig skiftordning. En slik planlagt tilpasning av arbeidstid og hviletid faller utenfor punkt 5.4.
- (57) Dommen er avsagt med slik dissens som fremgår foran.

SLUTNING

De saksøkte frifinnes.

Tron Løkken Sundet
(sign.)

Eli Mette Jarbo
(sign.)

Liv Gjørstad
(sign.)

Stein Johansen
(sign.)

Margunn Sørskår
(sign.)

Didrik Coucheron
(sign.)

Tore Ulleberg
(sign.)

Rett utskrift bekreftes:

Tove Kirkeby