



## ARBEIDSRETTE

### *Rett til fryselasttillegg-brønnbåter*

Overenskomst 2022–2024 mellom Kystrederiene og Det norske maskinistforbund har i § 7.1 bestemmelser om fryselasttillegg til maskinister på fartøy som fører fryse- eller kjølelast. Spørsmålet i saken var om brønnbåter tilknyttet oppdrettsnæringen har krav på slikt tillegg når de frakter fisk nedkjølt ved bruk av et RSW-anlegg. Et RSW-anlegg kan blant annet brukes til å holde lasten i tankene kald ved at avkjølt sjøvann pumpes inn i tankene. Arbeidsretten kom til at brønnbåter som sådan ikke er utelukket fra bestemmelsens anvendelsesområde. Brønnbåter i oppdrettsnæringen oppfyller imidlertid ikke vilkårene som oppstilles i § 7.1 for å få kjølelasttillegg. Bestemmelsen forutsetter at fartøyet «regelmessig fører» fryselast. Brønnbåter i oppdrettsnæringen bedriver i liten utstrekning transport av levende fisk i tankene over lengre strekninger. Når det gjøres, anvendes i de fleste tilfeller et system hvor friskt sjøvann sirkuleres gjennom brønnen for å holde fisken kald. Det benyttes ikke noe eget maskineri til dette, og denne aktiviteten omfattes ikke av § 7.1. På bakgrunn av forklaringene la Arbeidsretten til grunn at disse brønnbåtene hovedsakelig benytter RSW-anlegg mens fartøyet ligger til kai, i forbindelse med sykdomsbehandling av fisk. Denne typen aktivitet faller etter rettens syn utenfor hva § 7.1 er ment å regulere.

**Dom 6. mai 2024 i**

**sak nr. 23/78, AR-2024-13**

**Det norske maskinistforbund (advokat Knut Walle-Hansen) mot 1) Kystrederiene 2) Hordalaks Sjø AS (advokat Tarjei Torkildsen og rettslig medhjelper: advokatfullmektig Arvid Christian Aalvik).**

*Dommere: Hanne Inger Bjurstrøm, Liv Gjølstad, Georg Fr. Rieber-Mohn, Lasse Kolstad, Bent Ove Hanasand, Anne Merete Bull, Christine Grung*

- (1) Spørsmålet i saken er om maskinister på brønnbåter har rett til fryselasttillegg etter Overenskomst 2022–2024 mellom Kystrederiene og Det norske maskinistforbund § 7.1.
- (2) **Sakens tariffrettslige ramme**
- (3) Partene er bundet av Overenskomst 2022–2024 mellom Kystrederiene på den ene siden og Det norske maskinistforbund (DNMF) på den andre siden for maskinoffiserer på lastefartøy, tankbåter, vaktfartøy, kabelfartøy, taubåter og

brønnbåter (Overenskomsten). Del I av Overenskomsten er hovedavtalen mellom DNMF og Kystrederiene.

- (4) Overenskomstens lønssystem bygger på grunnhyre inntatt i egen hyretabell basert på motorens effekt, ansiennitet og øvrige tillegg. I Overenskomsten § 4 er det gitt bestemmelser om «lønnsvilkår», hvor det blant annet heter:

Lønnen dreier fortløpende i ansettelsestiden

...

4.5 Overtidsgodtgjørelse

Følgende utbetales i tillegg til lønnen ved hver månedsavregning:

...

e) Eventuelle andre tariffmessige tillegg som ikke er inkludert i lønssatsene.

- (5) Paragraf 7 har bestemmelser om «faste tillegg» og lyder:

«7.1 Fryselast tillegg

På skip som regelmessig fører fryse- eller kjølelast skal maskinsjefen ha et tillegg på 10 % av grunnhyren og 1. maskinisten et tillegg på 6 % av grunnhyren. Når skipet fører slik last i containere skal tillegget gis hvis skipet har minst 2 containere om bord.

7.2 Hjelpemaskineri tillegg

På skip hvor hjelpemaskineriet utvikler fra 35 til og med 50 % av hovedmaskineriets effekt, gis maskinoffiserene et tillegg tilsvarende 4 % av hyren. Hvor hjelpemaskineriet utvikler over 50 % av hovedmaskineriets effekt tilsvarer tillegget 7 % av hyren.

Definisjon av hjelpemaskineri:

...

3. Effekten av fryse- og kjølemaskiner som jevnlig brukes for last, skal ikke medregnes hjelpemaskineriets effekt.»

- (6) Bestemmelsen om tillegg for fryse- og kjølelast kom inn i Overenskomsten ved protokoll mellom partene 19. desember 1996. Det fremgår her:

«Partene drøftet de fremkomne forslag til revisjonen og ble etter fellesmøter og særmøter enige om det etterfølgende:

...

3. Det inntas et nytt tillegg til § 4 lydende:

«Fryselasttillegg

På skip som fører fryse- eller kjølelast skal maskinsjefen ha et tillegg på 10 % av grunnhyren og 1. maskinisten et tillegg på 5 % av grunnhyren i den tid fryse- eller kjølelasten er om bord. Når skipet fører slik last i containere skal tillegget gis hvis skipet har minst 2 containere om bord.»

Brønnfartøy var ikke omfattet av Overenskomsten da bestemmelsen om fryselasttillegg kom inn i denne. På det tidspunktet omfattet Overenskomsten to hovedgrupper av fartøy, tørrlastskip og tankfartøy. Ved tariffrevisjonen i 2000 ble Overenskomstens virkeområde utvidet til også å omfatte brønnfartøy. Samtidig ble

bestemmelsen om fryselastrillegg endret slik at tillegget gjelder for fartøy som «regelmessig» fører fryse- og kjølelast, og ikke bare for fartøy som faktisk har slik last om bord, jf. protokoll mellom partene fra møter 11. og 26. september 2000 hvor det blant annet heter:

«11. Det inntas en bestemmelse hvor det gjøres klart at avtalen også gjelder for maskinister på brønnbåter, med tilsvarende tillegg som allerede er gitt de øvrige grupper om bord i denne fartøysgruppen.

12. Bestemmelsen om frysetillegg i § 4.4. f endres til:

På skip som regelmessig fører fryse- eller kjølelast skal maskinsjefen ha et tillegg på 10 % av grunnhyren og de øvrige maskinister et tillegg på 5 % av grunnhyren. Når skipet fører slik last i containere skal tillegget gis hvis skipet har minst 2 containere om bord.»

- (7) Spørsmålet om brønnbåter omfattes av Overenskomsten § 7.1 har tidligere vært et tema mellom partene. Fraktestartøyenes Rederiforening (nå Kystrederiene) sendte 30. oktober 2008 følgende e-post til DNMF:

«I dag kommer et nytt spørsmål fra et brønnbåtrederi:

Skal maskinister på brønnbåter ha fryselastrillegg? De har RSV anlegg om bord, for å kjøle ned vannet, men vi er usikre på om dette blir å regne som kjølelast.

Hører gjerne fra deg.»

- (8) DNMF besvarte e-posten samme dag slik:

«Vår tolkning er at med RSV anlegg om bord, så oppfyller han kravet for fryselastrillegg.»

- (9) I e-post dagen etter svarte Fraktestartøyenes Rederiforening:

«Ser at det er åpning for tolkning når det gjelder fryselastrillegg. Det rederiet som tok opp dette har nå regnet på ny maskinisthyre og kommer til følgende:

...

Som du ser er det her over 10.000,- som kommer i tillegg til månedslønnen. Brønnbåtene har jo også 2,5 % høyere hyre enn tørrlastfartøyet, noe vi mener bør dekke spesielt utstyr om bord på disse fartøyene.

Vårt syn er at fryselastrillegget skal være for maskinister på skip som regelmessig fører fryse- eller kjølelast, og at dette tillegget ikke er tiltenkt maskinister på brønnbåter i utgangspunktet.

Håper Maskinistforbundet støtter oss i vårt synspunkt på denne saken. Hører gjerne fra deg.»

- (10) Til dette svarte DNMF 1. november 2008:

«Har sett litt på overenskomsten og er enig med deg at her er det rom for tolkning og at dette i utgangspunktet er for Brønnbåter med RSV anlegg.

Fryselastrillegg

...

Er ikke sikker på hvor stort RSV anlegg har på en Brønnbåt og hvor mye ekstra arbeid dette vil medføre eller spesialkompetanse en må ha for å betjene dette. Men på en Fiskebåt er dette et svært anlegg som krever kompetanse og mye av arbeidstiden å betjene og da bør dette betales ekstra for.»

(11) 6. november 2008 svarte Fraktesfartøyenes Rederiforening:

«Bekrefter at vi er enige om at fryselastrilleget ikke er tiltenkt brønnbåter i utgangspunktet. Vi foreslår derfor at vi lar dette ligge i denne omgang, og at vi heller kan ta fryselastrilleget opp til ny diskusjon ved neste forhandling.

Hører gjerne fra deg om du er enig.»

(12) DNMF besvarte denne samme dag slik:

«Helt ok for oss, vi har ikke fått noe krav på dette så vi lar det ligge og ser på det visst det blir aktuelt.»

(13) Etter dette har problemstillingen ikke vært et tvistetema mellom partene før den aktuelle saken.

### **Nærmere om bakgrunnen for saken**

- (14) Saken har bakgrunn i en lokal tvist ved Hordalaks Sjø AS, som er et brønnbåtselskap. En brønnbåt er et spesialfartøy som transporterer levende havorganismer i egne tanker om bord. De fleste brønnbåter er konstruert for å betjene oppdrettsnæringen. Brønnbåtene transporterer blant annet smolt fra settefiskanlegg på land og ut til merder i sjøen, og slakteferdig fisk fra merder til land. Brønnbåtene har teknisk utstyr for sykdomsbehandling av oppdrettsfisk, så som avlusing, og for telling og sortering av fisk.
- (15) Etter det opplyste blir brønnbåtene stadig større, med omfattende tilleggsutstyr for å kunne betjene oppdrettsnæringen. De fleste brønnbåter har installert såkalt RSW-anlegg (refrigerated sea water) om bord. Dette er et teknisk anlegg som blant annet kan brukes til å varme opp ferskvann i fartøyets tanker som et ledd i avlusingen av oppdrettsfisk. Tilsvarende kan RSW-anlegget brukes til å kjøle ned sjøvann i brønnen for å holde innholdet avkjølt. Maskinister på brønnbåter har etter Overenskomsten et tillegg på 2,5 % til tariff lønn.
- (16) Bløggebåter er et fartøy som har utstyr for å ta livet av og bløgge fisk. Bløggebåter frakter død fisk, og fisken må være nedkjølt for ikke å bli bedrevet. Bløggebåtene er utstyrt med RSW-anlegg for dette formålet. Partene synes å være enige om at bløggebåter etter omstendighetene er omfattet av Overenskomsten § 7.1.
- (17) I protokoll fra lokale tvisteforhandlinger ved Hordalaks Sjø AS 30. november 2022 heter det blant annet:

«Fryselast tillegg: Tilstås når skipet «regelmessig fører fryse eller kjølelast.» Hordagut regulerer vanntemperatur til fisk som er en del av fartøysoperasjonen, det er ikke det samme

som å føre regelmessig fryse og kjølelast. Vi følger brønnbåt – tabellen som ligger 2,5 % høyere enn lasteskipstabellen. Dette tillegget kommer ikke til anvendelse.

Kommentar fra Tillitsvalgt: Han er uenig og mener Hordagut fører fryse og kjølelast.»

- (18) Tvisteforhandlinger mellom Kystrederiene og DNMF ble gjennomført 13. mars 2023. I protokollen heter det:

«2. Maskinoffiserers tillegg ved kjølelast – brønnbåt, Overenskomsten § 7.1 første ledd.

Kystrederiene mener bestemmelsen begrenser seg til stykkgodsfartøyer og andre fartøyer som ikke er brønnbåter, men kommer tilbake til dette.

Dnmf sentralt mener at § 7.1 omfatter brønnbåter, på grunn av at det ikke er noen begrensning i teksten som utelukker brønnbåter. I den grad det er kjøleanlegg om bort som fører til nedkjølt levende last, og dette gjøres regelmessig, skal tilleggene gis.»

- (19) DNMF tok ut stevning for Arbeidsretten 29. november 2023. Kystrederiene og Hordalaks Sjø AS innga tilsvar 15. januar 2024. Hovedforhandling ble gjennomført 9. april 2024. Tre parter og fem vitner avga forklaring. To vitner avga forklaring som fjernavhør, jf. arbeidstvistloven § 51 første ledd siste setning og tvisteloven § 21-10. Det ble for øvrig lagt frem slik dokumentasjon som fremgår av rettsboken.

(20) **Partenes påstandsgrunnlag og påstander**

- (21) *Det norske maskinistforbund* har i korte trekk anført:

- (22) Overenskomsten § 7.1 omfatter etter sin ordlyd også brønnbåter. Fryselasttillegget forutsetter ikke at fartøyet oppfyller bestemte krav til tekniske løsninger. Vilårene som må være oppfylt etter bestemmelsen er at fartøyet fører kjølelast og at dette skjer regelmessig.

- (23) For brønnbåter med RSW-anlegg er kravene til kjølelast oppfylt. Dette er et kjøleanlegg for vann som brukes til å kjøle ned vannet i tanken for å ivareta metabolismen hos fisk som oppholder seg i brønnen.

- (24) Det avgjørende etter bestemmelsen er om det skjer en nedkjøling av last. Ordet «fører» i § 7.1 kan ikke tillegges slik betydning at kjøleaktivitet ved kai er unntatt fra bestemmelsen. Uansett fremgår det av forklaringene at RSW-anlegg også er i bruk ved transport av fisk i brønnfartøy. Kravet til regelmessighet i bestemmelsen skal ikke tolkes strengt. Det er tilstrekkelig at slik transport skjer av og til.

- (25) Tariffhistorien underbygger denne forståelsen. Bestemmelsen om fryselasttillegg kom inn i Overenskomsten i 1996. Da brønnbåter ble omfattet av Overenskomsten i 2000, ble partene samtidig enige om at tillegget også skulle komme til utbetaling i arbeidsfrie perioder, jf. protokoll mellom partene fra 2000. Disse endringene

etterfølger hverandre som nr. 11. og 12. i protokollen og må sees i sammenheng. Hadde partene ment at brønnbåter ikke skulle være omfattet av fryselasttillegget, ville det vært naturlig å gi uttrykk for dette i protokollen.

- (26) Tillegget etter § 7.1 er ment å kompensere for ansvaret og ekstraarbeidet ved at båten har tilleggsutstyr på grunn av kjølelasten. Det fremgår av forklaringene at brønnbåtene stadig blir større og er utstyrt med avansert teknisk utstyr. Tillegget for arbeid på brønnbåter utgjør 2,5 %, mens tillegget etter § 7.1 er henholdsvis 6 eller 10 %. Dette er ulogisk, gitt formålet med bestemmelsen. Reelle hensyn tilsier at tillegget for brønnbåter ikke er lavere enn fryselasttillegget etter § 7.1.
- (27) Det følger av lokal avtale ved rederiet Sølvtrans at maskinister på brønnbåter får utbetalt fryselasttillegg. Av lønnstilbud og lønnslipper fra samme bedrift fremgår det også at slikt tillegg er betalt til ansatte på brønnbåter. Enten har de fått dette tillegget eksplisitt i hyren, eller så har det vært inkorporert i denne.
- (28) Den undersøkelsen av praksis i bransjen som de saksøkte viser til kan ikke tillegges vekt. Undersøkelsen er ikke fremlagt. Hverken spørsmålene som er stilt til virksomhetene, eller deres svar er gjort kjent.
- (29) E-postutvekslingen mellom partene i 2008 kan ikke tas til inntekt for at DNMF var enige i at § 7.1. ikke gjelder for brønnbåter. DNMF var helt tydelig i sitt svar på den første henvendelsen fra Fraktestøttes Rederiforening: brønnbåter med RWS-anlegg er omfattet av fryselasttillegget. DNMF bekreftet ikke de saksøktes forståelse av bestemmelsen. Etter dette er spørsmålet ikke tatt opp av Kystrederiene før denne tvisten. Dette tyder på at det i praksis ikke har vært noen problemer og at maskinisten har fått utbetalt fryselasttillegget som en del av sin ordinære lønn.
- (30) Det er nedlagt slik påstand:
- «Overenskomst 2022–2024 mellom Kystrederiene på den ene side og Det norske maskinistforbund på den andre side for maskinoffiserer på lastefartøy, tankbåter, vaktbåter, kabelfartøy, taubåter og brønnbåter § 7.1 omfatter fisk og andre organismer som regelmessig føres nedkjølt i brønnbåt.»**
- (31) *Kystrederiene og Hordalaks Sjø AS* har i korte trekk anført:
- (32) Det er vanskelig å forholde seg til saksanlegget og påstanden fra DNMF. Påstanden løser ikke tolkningsspørsmålet, og det kan ikke avsies dom i samsvar med denne.

- (33) Fryselasttillegget etter § 7.1 gjelder ikke for brønnbåter. Dette ble avklart mellom partene i 2008 da Fraktestyret tok spørsmålet opp med DNMF. I e-postutvekslingen som fant sted mellom partene den gangen, bekreftet DNMF Kystrederienes forståelse av bestemmelsen. Dersom DNMF var av en annen oppfatning, måtte dette ha kommet klarere til uttrykk. Når spørsmålet ikke er tatt opp av DNMF i ettertid, har Kystrederiet med god grunn forutsatt at partene var enige.
- (34) Det følger uansett av vilkårene for å få fryselasttillegg etter § 7.1 at bestemmelsen ikke omfatter brønnbåter. Bestemmelsen gjelder for fartøy som «fører» fryselast. Dette forutsetter at det utføres transport av slik last. Brønnbåter driver i all hovedsak stasjonær sykdomsbehandling av oppdrettsfisk og faller av den grunn utenfor bestemmelsen. Det er i forbindelse med denne aktiviteten at RWS-anlegget i all hovedsak benyttes.
- (35) Bestemmelsens krav til at dette gjøres «regelmessig» er heller ikke oppfylt. Dette vilkåret forutsetter at fartøyet jevnlig transporterer fryse- eller kjølelast. Ved frakt av fisk gjennomstrømmes brønnen av friskt sjøvann som blir tatt inn og slippes ut av luker i skipet mens dette er i fart. Fisken er vekselvarm og tilpasser seg temperaturen i sjøvannet. Helt unntaksvis er det aktuelt å benytte temperaturregulering ved bruk av RSW-anlegg ved transport med en brønnbåt.
- (36) Fryselasttillegget kom inn i Overenskomsten i 1996. Overenskomsten omfattet på det tidspunktet tørrlastskip og tankskip. Tillegget skulle kompensere for merarbeidet ved at det ble benyttet eget fryse- eller kjøleanlegg på fartøyene. Tidligere var det ikke uvanlig å ha egen frysemaskinist om bord. Det følger implisitt av dette at bestemmelsen er begrenset til å gjelde for lasteskip. Dette understøttes også av bestemmelsen i § 7.2 nr. 3 om hjelpemaskineritillegg, hvor det refereres til «fryse- og kjølemaskiner». RSW-anlegg kan ikke sammenliknes med dette, og brønnbåter har derfor ikke den typen utstyr som bestemmelsen regulerer.
- (37) Maskinistene på brønnbåter mottar særlig kompensasjon på 2,5 % i tillegg til grunnhyren. At denne kompensasjonen er mindre enn fryselasttillegget etter § 7.1 er ikke et argument i seg selv for å innfortolke brønnbåter i bestemmelsen.
- (38) Det er ikke fremlagt dokumentasjon på praksis som underbygger at det betales fryselasttillegg for maskinister på brønnbåter. Undersøkelser Kystrederiene har gjort viser det motsatte. Eksempelet ved Sølvtrans knytter seg til en ansatt som ble

overført til selskapet fra DESS og hadde høyere lønn der. Flere av lønsslippene som er lagt frem i saken, omfatter ansatte på bløggébåter.

(39) Lønnsnivået i bransjen ligger generelt over det som følger av Overenskomsten. Selv om hyren for ansatte på brønnbåter ligger over tariff, betyr ikke det at den omfatter fryselastrillegg etter § 7.1. Det fremgår av forklaringene at den høyere lønnen i mange tilfeller skyldes et «lojalitetstillegg» som gis av hensyn til konkurransen om arbeidskraften. Lokal praksis kan uansett ikke binde tariffpartene. Kystrederiene har helt siden 2008 hatt grunn til å tro at partene var enige om at brønnbåter faller utenfor § 7.1.

(40) Det er nedlagt slik påstand:

«De saksøkte frifinnes.»

(41) **Arbeidsrettens merknader**

(42) Saksøker har nedlagt påstand om at Overenskomsten § 7.1 om fryselastrillegg kommer til anvendelse på «fisk og andre organismer som regelmessig føres nedkjølt i brønnbåt». Arbeidsretten forstår påstanden slik at det kreves dom for at brønnbåter med nedkjølt fisk eller andre organismer i tankene er omfattet av § 7.1, forutsatt at de øvrige vilkårene i bestemmelsen er oppfylt.

(43) *Arbeidsretten* er kommet til at saksøkte må frifinnes og vil bemerke:

(44) Overenskomsten § 7.1 lyder:

«Fryselast tillegg

På skip som regelmessig fører fryse- eller kjølelast skal maskinsjefen ha et tillegg på 10 % av grunnhyren og 1. maskinisten et tillegg på 6 % av grunnhyren. Når skipet fører slik last i container skal tillegget gis hvis skipet har minst 2 containere om bord.»

(45) Bestemmelsen kom inn i Overenskomsten ved protokoll mellom partene i 1996. Bakgrunnen for dette er ikke nærmere opplyst. Partene synes å være enige om at tillegget skal kompensere for maskinansattes ansvar og merarbeid på fartøy med ekstraustyr for transport av last som må holdes nedfrost eller nedkjølt for ikke å bli ødelagt. Da bestemmelsen kom inn i Overenskomsten, omfattet denne utelukkende lasteskip og tankskip.

(46) Brønnbåter ble omfattet av Overenskomsten ved protokoll mellom partene i 2000. Saksøker har anført at det følger direkte av protokollen at brønnbåter er omfattet av § 7.1, fordi brønnbåtene ble omfattet av Overenskomsten samtidig som retten til



fryselasttillegg ble utvidet. Etter rettens syn gir hverken protokollens ordlyd eller oppbygning nærmere holdepunkter for denne slutningen. Protokollen oppstiller punktvis de endringene partene var blitt enige om under tariffrevisjonen, uten noen nærmere sammenheng mellom de enkelte punktene.

- (47) At brønnbåter ikke var omfattet av Overenskomsten da fryselasttillegget ble en del av denne, innebærer ikke nødvendigvis at tillegget ikke gjelder for brønnbåter. Dette vil bero på en tolkning av bestemmelsen. Paragraf 7.1 omfatter etter ordlyden «skip» generelt, og er etter sin ordlyd ikke begrenset til å gjelde en bestemt type fartøy. Det er ikke kommet frem andre opplysninger i saken som kan bidra til å belyse dette spørsmålet. Selv om tørrlastskip var det partene hadde i sikte da bestemmelsen ble gitt i 1996, kan det på bakgrunn av ordlyden, og i mangel av andre holdepunkter, vanskelig legges til grunn at bestemmelsen bare kan gjelde for slike fartøy. Etter rettens syn vil derfor også nye typer fartøy kunne omfattes av bestemmelsen, forutsatt at disse har slike egenskaper og funksjoner som bestemmelsen regulerer. Det innebærer for eksempel at vaktfartøy og kabelbåter i utgangspunktet faller utenfor, fordi disse fartøyene ikke har utstyr for å transportere last.
- (48) Brønnbåter derimot er utstyrt med tanker hvor last kan lagres under transport. Det finnes flere ulike typer brønnbåter, og de kan ha flere bruksområder. Den aktuelle tvisten har bakgrunn i en lokal tvist ved Hordalaks Sjø AS, som er et brønnbåtselskap som betjener oppdrettsnæringen. Etter forklaringene legger retten til grunn at brønnbåter i all hovedsak gjør det. I behandlingen av tvisten vil retten derfor ta utgangspunkt i den virksomhet som utføres av brønnbåter som opererer i oppdrettsnæringen. Det er også denne virksomheten som har vært gjenstand for bevisføring i retten. Spørsmålet blir da om brønnbåter har utstyr for å fryse- og kjøle ned last slik § 7.1 forutsetter, og om den virksomheten som brønnbåtene driver oppfyller vilkårene for å få fryselasttillegg.
- (49) Mange brønnbåter i oppdrettsnæringen, men ikke alle, er utstyrt med såkalt RSW-anlegg. Et RSW-anlegg er en egen innretning som monteres på brønnbåten. Slike anlegg varierer i størrelse, og har flere funksjoner. Det fremgår av forklaringene at de blant annet kan brukes til å kjøle ned vann, som så pumpes inn i tankene, og på denne måten holder innholdet i tanken kaldt.

- (50) Overenskomsten § 7.1 omfatter etter sin ordlyd fartøy som fører fryse- eller kjølelast. Bestemmelsen oppstiller ingen nærmere krav til det utstyret som benyttes til slik last, ut over at det må evne å holde lasten nedfrost eller nedkjølt over en viss tid. Av bestemmelsens formål kan det utledes en forutsetning om at denne typen last krever et eget eller forsterket maskineri for å kjøle ned lasten. Dette underbygges av at bestemmelsen om hjelpemaskineri i § 7.2 nr. 3 bruker formuleringen «fryse- og kjølemaskiner som jevnlig brukes for last».
- (51) Hvilken metode som normalt benyttes for transport av fryselaast etter § 7.1, er ikke blitt nærmere belyst i saken. Det opplagte er at fartøyet er utstyrt med et fryse- og kjøleanlegg med eget maskineri. RSW-anlegg skiller seg fra dette i utforming, men ikke i selve hovedfunksjonen, som er å holde last nedkjølt. Disse anleggene er etter hva retten forstår egne tekniske innretninger, som skal betjenes i tillegg til brønnbåtens fremdriftsmaskineri. På denne bakgrunn er det etter rettens syn ikke grunnlag for å konkludere med at et RSW-anlegg som sådant ikke kan være omfattet av Overenskomsten § 7.1.
- (52) En forutsetning for at § 7.1 skal komme til anvendelse er etter bestemmelsen at fartøyet «regelmessig fører» fryse- eller kjølelast. En naturlig forståelse ordet «fører» i denne sammenheng er at lasten transporteres fra et sted til et annet. Implisitt ligger det også i bestemmelsen at transporten skjer over et visst tidsrom, slik at lasten blir skadet eller ødelagt dersom den ikke holdes nedkjølt.
- (53) Det er videre et vilkår at slik transport skjer «regelmessig». Saksøker har anført at kravet til regelmessighet ikke må tolkes strengt. Retten finner ingen holdepunkter for dette. På grunnlag av ordlyden synes bestemmelsen å forutsette en viss regularitet, slik at mer sporadisk transport ikke gir rett til fryselaasttillegg. Dette følger også naturlig av at fryselaasttillegget er ment å kompensere for merarbeidet og ansvaret som denne typen last medfører. Skjer dette sjelden, er belastningen liten. Endringen i 2000 som innebar at bestemmelsen ikke bare gjaldt når slik last faktisk var om bord, men også når slik last transporteres på regelmessig basis, underbygger denne forståelsen.
- (54) På bakgrunn av forklaringene legger retten til grunn at brønnbåter som betjener oppdrettsnæringen i liten utstrekning transporterer levende fisk i tankene over lengre strekninger. Brønnbåtene transporterer hovedsakelig fisk mellom anlegg på land og merdene. Etter det opplyste er det normalt ikke nødvendig å bruke RSW-

anlegg for slik transport. Vanligvis lar man sjøvann sirkulere gjennom brønnen ved hjelp av en åpen luke foran og bak i fartøyet. Det friske sjøvannet holder fisken avkjølt, og det benyttes ikke noe eget maskineri til selve nedkjølingen. En slik prosess omfattes etter rettens syn ikke av Overenskomsten § 7.1.

- (55) Selv om brønnbåtene i all hovedsak ikke benytter RSW-anlegg for slik transport som er beskrevet ovenfor, går det frem av forklaringene at dette likevel forekommer i noen tilfeller. Saksøker mener det er nok til å kunne kreve fryselastrillegg etter § 7.1 at dette skjer «av og til». Retten er ikke enig i dette og viser til behandlingen av hva som ligger i kravet til «regelmessig» i § 7.1 i avsnitt 53 foran.
- (56) Av parts- og vitneforklaringene fra begge sider fremgår det at brønnbåter i all hovedsak benytter RSW-anlegget mens fartøyet ligger ved kai. Anlegget brukes da i forbindelse med ulike aktiviteter som oppdrettsnæringen er pålagt, så som avlusning og annen sykdomsbehandling av fisk. I den forbindelse brukes anlegget til ulike prosesser som f.eks. til å varme opp ferskvann til avlusning eller, etter behov, til å avkjøle sjøvann, som pumpes inn i brønnen. Selv om nedkjøling av brønnen ved hjelp av RSW-anlegget inngår som en del av denne virksomheten, ligger den aktiviteten som brønnbåtene her utfører, klart utenfor det § 7.1. er ment å regulere.
- (57) Begge parter har anført praksis i bransjen til støtte for sin forståelse av Overenskomsten. Saksøker har blant annet vist til en lokal avtale ved rederiet Sølvrans, hvor det gis et såkalt «Sølvrans tillegg» til tarifflønnen. I dette inngår et «RSW tillegg» for maskinsjefer. Saksøker har videre fremlagt lønns slipper og et tilbud om arbeidsavtale i Sølvrans, hvor et eget «kjølelastrillegg» er oppført.
- (58) Saksøkte har vist til undersøkelser foretatt i bransjen og til e-post fra Sølvrans hvor det fremgår at bare ansatte på bløggebåter får kjølelastrillegg etter deres avtale. Det fremlagte tilbudet til arbeidsavtale i Sølvrans til en ansatt i selskapet DESS, var ment å skulle kompensere for lønnsforskjellene i de to selskapene.
- (59) Det følger av forklaringene at lønnsnivået for maskinister i bransjen gjennomgående ligger noe over avtalt tarifflønn. Dette har blant annet bakgrunn i at det er konkurranse om denne type arbeidskraft. Flere virksomheter opererer derfor etter det opplyste med et såkalt «lojalitetstillegg» for å tiltrekke seg arbeidskraft. På bakgrunn av bevisføringen vil retten ikke utelukke at fryselastrillegg i noen tilfeller utbetales til ansatte på brønnbåter, direkte eller som del av et lojalitetstillegg. Den fremlagte dokumentasjonen tyder likevel ikke på at dette er en utbredt praksis i

bransjen. Retten vil i den sammenheng bemerke at RSW-tillegget i Sølvttransavtalen ikke tilsvarer fryselastrillegget i § 7.1. RSW-tillegget er et kronetillegg, og omfatter etter avtalen bare maskinsjefer. Av den lokale avtalen ved Sølvttrans går det heller ikke frem om RSW-tillegget gjelder for brønnbåter, eller om dette er forbeholdt ansatte på bløggebåter. Lønnslipper som er fremlagt i saken, og e-posten fra Sølvttrans, kan tyde på det siste.

- (60) Saksøker har videre anført at det er ulogisk og urimelig dersom maskinister på fartøy med fryselastr skal få et langt høyere tillegg enn maskinister på brønnbåter. Brønnbåtene blir stadig større og har avansert teknisk utstyr om bord. Retten betviler ikke denne beskrivelsen av utviklingen. Dette er imidlertid ikke et relevant vurderingstema for spørsmålet om vilkårene for å få fryselastr tillegg etter § 7.1 er oppfylt.
- (61) Retten har ikke funnet det nødvendig for avgjørelsen å gå nærmere inn på saksøktens anførsel om at e-postutvekslingen mellom partene i 2008 viser at DNMF den gang støttet Kystrederienes forståelse av bestemmelsen.
- (62) Retten er etter dette kommet til at vilkårene i Overenskomsten § 7.1 ikke er oppfylt for brønnbåter tilknyttet oppdrettsnæringen. Det følger av dette at de saksøkte må frifinnes.
- (63) Dommen er enstemmig.

*Slutning*

*De saksøkte frifinnes.*



