



ARBEIDSRETTE

Lønn – godtgjørelse for pålagt opphold om bord

Overenskomsten mellom Norges Rederiforbund og Landsorganisasjonen i Norge fikk i 2008 bestemmelser om fastlønn. Fastlønnen inkluderte en del variable tillegg, herunder godtgjøring for pålagt opphold om bord (landlovnekt) etter den dagjeldende overenskomsten punkt 6.5. Spørsmålet i saken var om denne godtgjøringen også omfattet landlovnekt begrunnet i hensynet til smittevern under koronapandemien, eller om skipsarbeidere med fastlønn hadde krav på særskilt kompensasjon for slik landlovsnekt. Arbeidsretten kom til at fastlønnen ikke dekket godtgjørelse for landlovnekt som smitteverntiltak. Selv om punkt 6.5 innledningsvis anga at den gjaldt «pålagt opphold om bord», viste bruken av uttrykket «stopptørn» og historikken at den først og fremst tok sikte på godtgjøring til ansatte som ble pålagt beredskapsvakt. Fastlønnen omfattet da ikke godtgjøring for landlovnekt som et smitteverntiltak under koronapandemien.

Dom 1. juli 2024 i

sak nr. 80/23, AR-2024-16

Landsorganisasjonen i Norge, med Norsk Sjøoffisersforbund (advokat Anne-Lise H. Rolland. Rettslig medhjelper: Advokat Martha Nordal)

mot

Norges Rederiforbund, med Solstad Shipping AS (advokat advokat Erlend Vasshus. Rettslig medhjelper: Advokat Hege Ajer Petterson).

Dommere: Tron Løkken Sundet, Eli Mette Jarbo, Georg Fr. Rieber-Mohn, Roger Hansen, Margunn Sørskår, Sissel Weholdt og Tore Ulleberg.

- (1) Saken gjelder spørsmålet om ansatte med fastlønn har rett til særskilt kompensasjon for landlovnekt begrunnet i hensynet til smittevern under koronapandemien.
- (2) Partene er bundet av overenskomst mellom Norges Rederiforbund (NR) og Landsorganisasjonen i Norge (LO)/Norsk Sjøoffisersforbund (NSOF) om fastlønn for styrmenn og elektrikere på offshore servicefartøyer og kranskip (Offshoreserviceavtalen). Overenskomsten er én av fem overenskomster for skip registrert i norsk ordinært skipsregister. De øvrige overenskomstene

gjelder for tank- og bulkskip, kabelskip og bøyelastere og ferger i utenriksfart. Disse omtales gjerne som NOR-overenskomster i utenriksfart.

- (3) Offshoreserviceavtalen har bestemmelser om fastlønn. Størrelsen på fastlønnen følger av en særskilt lønnstabell. Overenskomsten punkt 3.1 andre avsnitt presiserer at fastlønnen «dekker alt arbeid og arbeidstid om bord». Punkt 3.3 har bestemmelser om særlige tillegg som ikke er inkludert i fastlønnen.
- (4) Etter skipsarbeidsloven § 9-4 har ansatte rett til å gå i land i fritiden (landlov). Ansatte som nektes landlov, har etter § 9-4 siste punktum rett til passende godtgjøring. Spørsmålet i saken er om godtgjøring for landlovnekt begrunnet i koronapandemien er inkludert i overenskomstens fastlønn, eller om den ansatte har krav på slik passende godtgjøring i tillegg til fastlønn.
- (5) **Bakgrunnen for overenskomstens bestemmelser om godtgjøring for pålagt opphold om bord**
- (6) Lovgivningen om arbeid på skip har fra 1923 hatt bestemmelser om den ansattes rett til landlov og vilkårene for å nekte landlov. Frem til 1953 var retten til godtgjøring for nektelse av landlov ikke regulert i loven.
- (7) Offshoreserviceavtalen ble opprettet i 1974. Før dette var lønns- og arbeidsvilkårene for styrmenn regulert av en generell overenskomst mellom Skipsfartens Arbeidsgiverforening og Norsk Styrmandsforening for styrmenn på damp- og motorskip i utenriksfart (Utenriksavtalen).
- (8) Utenriksavtalen fikk første gang bestemmelser om godtgjøring for landlovnekt ved Rikslønnsnemndas kjennelse av 6. september 1948. Styrmenn, med unntak av førstestyrmenn, fikk på nærmere vilkår rett til godtgjøring for stopptørn. Retten til godtgjøring gjaldt for styrmenn som etter å ha vært i arbeid om dagen ble beordret til å være om bord. Overenskomsten § 14 fikk i 1948 slik bestemmelse:

«Godtgjørelse for stopptørn når skipet ligger ved land.

Hvis en styrmann på skip (1. styrmann unntatt) i losse- og lastehavn eller ved verksted (dager med ankomst til havn etter kl. 12 og avgangsdager unntatt) beordres – etter å ha vært i arbeid om dagen – til å være om bord i tiden mellom kl. 18 og kl. 6 oftere enn hver tredje natt, har

han krav på kr. 20.00 for hver slik natt. Denne tjeneste regnes ikke med i den ordinære arbeidstid. Netter med vaktjeneste etter annet ledd holdes utenom.

For beordret vaktjeneste etter arbeidstidens slutt når det pågår lossing eller lasting, oppebæres vanlig overtidsbetaling etter § 9 i tillegg til den godtgjørelse vedkommende styrmann måtte ha krav på etter 1. ledd.

Godtgjørelse etter 1. og 2. ledd betales ikke for sikkerhetstjeneste som foranlediges av uforutsett plutselig oppstått fare, eller i hvert tilfelle kreves på grunn av et etter sin natur mere tilfeldig forhold.»

- (9) Sjømannsloven av 1953 videreførte bestemmelsene om rett til landlov. Loven ga i tillegg rett til godtgjøring for den som ble nektet landlov: Ansatte som ble pålagt å være om bord uten at dette skjedde av hensyn til skipets sikkerhet eller forestående avreise, hadde krav på en passende godtgjøring. Paragraf 51 tredje og fjerde ledd lød:

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

Blir en sjømann pålagt å holde seg ombord i fritiden, uten at dette skjer av omsyn til skipets sikkerhet eller dets forestående avreise, skal han ha en passende godtgjøring»

- (10) Forarbeidene understreket at bestemmelsen ikke var til hinder for at det i tariffavtale «fastsettes en bestemt godtgjøring for lugarvakt av omsyn til skipets sikkerhet», jf. Ot.prp. nr. 69 (1952) side 32–33. Det ble samtidig understreket at størrelsen på godtgjøringen måtte avgjøres etter forhandlinger mellom partene.
- (11) Styrmannsforeningen fremmet i tariffrevisjonen i 1954 – under henvisning til den nye bestemmelsen i lovens § 51 fjerde ledd – krav om at også førstestyrmenn skulle ha krav på godtgjøring. Dette førte ikke frem. Unntaket for førstestyrmenn ble fjernet ved tariffrevisjonen i 1962.
- (12) Lovreglene om rett til landlov og godtgjøring ved landlovnekt ble videreført i sjømannsloven av 1975 § 44. Ved denne loven ble retten til godtgjøring gjort generell, uten unntak for landlovnekt av hensyn til skipets sikkerhet eller forstående avreise. Lovendringene førte ikke til endringer i overenskomsten, siden den ikke hadde noen begrensninger i retten til godtgjøring.
- (13) Overenskomsten for offshore servicefartøyer ble opprettet i 1974. Denne avtalen hadde ikke bestemmelser om rett til godtgjøring for landlovnekt. Det fremgår av en redegjørelse i brev 1. april 1998 fra NSOF at grunnen til dette

var at man anså denne godtgjøringen som inkludert i den faste månedslønnen.

I brevet heter det:

«Da overenskomsten for offshore servicefartøyer ble etablert i 1974 ble det ikke ytet godtgjørelse for stopptørn overhodet, da dette ble regnet å være dekket av den faste måneds lønn som også da var på basis av 12 t. dag - 84 t. uken. I havn var arbeidstiden 8 t. slik at en regnet at overtiden som var innregnet, men som ikke ble arbeidet, dekket evt. pålagt opphold om bord.»

- (14) Tariffoppgjøret i 1978 innførte rett til 2 timer fritid som kompensasjon for pålagt stopptørn. Dette ble senere utvidet til 3 timer fritid. Tariffrevisjonen i 1986 utvidet arbeidstiden i havn til 12 timer, samtidig som kompensasjonen for pålagt opphold om bord ble økt fra 3 til 6 fritidstimer. Bestemmelser om godtgjøring for pålagt opphold ombord kom inn i avtalen fra 1. november 1994. Disse bestemmelsene om godtgjøring gjaldt frem til innføringen av fastlønnssystemet i 2008.

- (15) Bestemmelsen om rett til godtgjøring for landlovnekt var inntatt som eget punkt i overenskomsten frem til 2004, da den ble overført til punkt 6 om arbeidstid. Punkt 6.5 lød frem til 2008:

«6.5 Godtgjørelse for pålagt opphold ombord under land – «stopptørn»

For pålagt opphold om bord mens skipet ligger i havn (dager med avgang mellom kl. 1700 og kl. 2400 unntatt) i tiden kl. 1700 til kl. 0700 gis som kompensasjon 5 fritidstimer for hver slik natt.

På kranskip er godtgjørelsen 6 timer for hver slik natt.

Fritidskompensasjon opptjent på denne måte oppgjøres ved kontantbetaling eller avspasering etter avtale mellom arbeidstakeren og skipet. Ved avspasering regnes 1 fridag lik 8 timer og det betales fridagskostpenger pr. dag etter gjeldende sats, se hyretabellen. Ved kontant avregning beregnes kompensasjonen som antall timer multiplisert med grunnhyren/154, tillagt den lov- og avtalefestede feriegodtgjørelse.

Eventuell avspasering av slik fritid skal henlegges slik at den oppsatte turnusplan ikke forrykkes.»

- (16) Tariffpartene ble i 2002 enige om å forenkle overenskomstene. I protokollen fra meklingen heter det:

«Partene erkjenner at dagens overenskomster i utenriksfart (NOR-avtalene) trenger en grundig revisjon. Partene er derfor enige om at det i tariffperioden 2002-2004 skal utarbeides nye tekster i mer moderne overenskomster. Målsettingen er å forenkle avtaletekstene og redusere antall tillegg.

Der dette er hensiktsmessig skal partene søke å utarbeide faste månedslønnssatser, hvor skipets kompleksitet og den enkeltes ansvarsområde legges til grunn.»

- (17) Blant temaene partene skulle utrede, var gjennomføring av et fastlønnssystem.

- (18) Det nye lønssystemet var opprinnelig en frivillig ordning som de lokale partene kunne gjennomføre i det enkelte rederiet. I enighetsprotokoll fra 22. juni 2005 om opprettelse av fastlønsavtaler, vedtok partene retningslinjer for gjennomføringen av fastlønnssystemet. I punkt A «Prinsipper for lønnsfastsettelsen» presiseres det at den faste lønnen «dekker alt arbeid og arbeidstid om bord». Om lønnsfastsettingen heter det:

«Fastlønnen avtales lokalt med utgangspunkt i overenskomstens fastsatte lønnssetser for offshoresupplyfartøyer samt rederiets erfaringstall for godtgjørelse utover dette, jf. punkt C.»

- (19) Punkt C presiserte hvilke variable tillegg som ikke gjaldt for ansatte med fastlønsavtale. Blant tilleggene nevnes «Godtgjørelse for stopptørn». Disse tilleggene skulle på grunnlag av rederiets erfaringstall inngå i fastsetting av fastlønn.

- (20) Fastlønnssystemer ble i liten grad gjennomført lokalt. NR og NSOF ble i mellomoppgjøret i 2007 derfor enige om at man straks skulle nedsette et partssammensatt utvalg som skulle bistå rederiene med gjennomføringen.

- (21) I tariffoppgjøret i 2008 fremmet NSOF krav om fastlønn. I kravet heter det:

«NSOF og NR blir enige om en ny lønnstabell for offshore servicefartøy med en basis fastlønn som beregnes ut fra gjeldende tariff månedslønn og overenskomsten variabel tillegg (10-12 %).

Begrunnelse: Det presiseres at de variable tilleggene fremkommer i protokollen om fastlønn for offshore servicefartøy av 22. juni 2005, og at størrelsen på 10-12 % refererer seg til lønnsstatistikk for Jan til Febr 2008.»

- (22) En skisse til fastlønn ble fremlagt av forhandlingsleder for NR, Pål Tangen, 28. oktober 2008. I merknader til utregningen av fastlønn, uttales det:

«1. Det er lagt inn 7,5-10% økning av månedslønnen i 0-års satsen som kompensasjon for at alle de listede variable tilleggene er fjernet i overenskomsten (som nevnt er dette det såkalte 0-sumspillet og fremkommer av statistisk materiale fra rederiene).

2. Grunnhyren forsvinner som begrep tilsvarende forsvinner variable tillegg som listet i prot av juni 2005 ...»

- (23) I utkastet til lønnsbestemmelser var punkt 6.5 strøket, mens det i punkt 3.1 var tilføyd at den faste lønnen «dekker alt arbeid og arbeidstid om bord».

- (24) Fastlønnen bygget på et system med lønnslinjer som skulle reflektere det tidligere hyrenivået og utbetalinger av variable tillegg. Oppgjøret i 2008 endte

med et generelt tillegg på 6,75 %. Med tillegg for tilpasningen til nytt fastlønnssystem, endte oppgjøret på om lag 10 %.

- (25) I tariffrevisjonen 2020 fremmet NSOF krav om rett til godtgjøring når landlov ble nektet på grunn av smittevernhensyn. Bakgrunnen for kravet var at NSOF hadde fått henvendelser fra medlemmer og tillitsvalgte om lovligheten av at ansatte ble nektet landlov begrunnet med smittevern, selv om dette tiltaket ikke fulgte av pålegg fra myndighetene. I brev 21. august 2020 fra NSOF til hovedtillitsvalgte uttales det:

«Kan arbeidsgiver nekte landlov når dette ikke er i samsvar med myndighetskrav?

Flere av våre medlemmer har i forbindelse med koronapandemien blitt nektet landlov av rederiet når skipet ligger i norsk havn. Nektelse av landlov skjer også når skip er i utenriksfart.

Det foreligger ikke nasjonale restriksjoner relatert til COVID-19 om nektelse av landlov i slike tilfeller. Nektelse av landlov er etter vårt syn i strid med rettighetene sjøfolk har etter skipsarbeidsloven § 9-4 om sjøfolks rett til å gå i land i sin fritid under skipets opphold i havn og konvensjonen om sjøfolks arbeids- og levevilkår ILO 186 (Maritime Labour Convention - MLC, 2006).

Landlov har stor betydning for sjøfolks mentale helse og for å forhindre spenning om bord. Manglende landlov blir ekstra ille når mange sjøfolk også blir tvunget til å være lengre om bord på grunn av problemer med mannskapsskifte. Vi forventer at sjøfolk skal følge de samme smittevernreglene som gjelder for andre som oppholder seg i samme område. Det er en sterk inngripen å sette folk i isolasjon om bord i et skip.»

- (26) NR bestred at det var et vilkår for å ilegge landlovnekt begrunnet i smittevernhensyn at dette var forankret i vedtak fra offentlige myndigheter. I brev 9. september 2020 fra NR til NSOF, gjorde NR gjeldende at landlovnekt begrunnet med smittevern ikke var i strid med skipsarbeidsloven § 9-4, og bestred at nektelsen ga rett til passende godtgjøring. Godtgjøringen fulgte av bestemmelsene om stopptørngodtgjøring, som for ansatte med fastlønn var innebygget i fastlønnen:

«Ved landlovsnekt som ikke er myndighetspålagt har den enkelte krav på passende godtgjørelse. Størrelsen på «stand by»-godtgjørelsen reguleres av tariff- eller arbeidsavtale. Som kjent har partene på de fleste tariffområder innregulert stopptørngodtgjørelse i den faste løpende månedslønnen for offiserene.»

- (27) I tariffkravet fremsatt 26. oktober 2020 heter det:

«Nekt av landlov

Når arbeidstaker ikke gis anledning til å gå på land på sin fritid grunnet smitteverntiltak, innføres det en bestemmelse i overenskomsten om passende kompensasjon (Ref SAL § 9-4) tilsvarende tidligere bestemmelse om stopptørn.»

- (28) Kravet om tilføyelse av rett til godtgjøring for slike landlovnektelser førte ikke frem. Overenskomsten har etter dette ikke blitt endret på punkter av betydning for saken.
- (29) **Bakgrunnen for tvisten**
- (30) Koronapandemien var et verdensomspennende utbrudd av den smittsomme sykdommen covid-19. Under pandemien hendte det at ansatte på skip ble nektet landlov av smittevern hensyn, selv om dette ikke var et krav fra offentlige myndigheter.
- (31) Solstad Shipping AS og Norsk Sjømannsforbund inngikk 31. mars 2022 protokoll om kompensasjon til ikke-fastlønnede for «rederi/kundepålagt landlovsnekt». I protokollen heter det:
- «Partene er enig om følgende:
- Partene er enig om at underordnede stillinger som ikke er omfattet av fast lønnsavtale har rett til en passende godtgjøring/kompensasjon.
- Landlovsnekt kompenseres med følgende for hver dag (minimum 12 timer ved kai) under land:
- Underordnede stillinger: 700 NOK
- Lærlinger og kadetter: 300 NOK
- Ordningen gjelder for Covid 19 situasjonen
 - Ordningen gjelder ikke på mannskapsskifte dag
 - Ordningen forutsetter at den enkelte faktisk har vært på frivakt i perioden under landligge, og dermed reelt har gått glipp av muligheten til å gå i land
 - Kompensasjonen meldes inn til rederiet via kapteinen.»
- (32) Etter at NSOF-klubben ble kjent med denne protokollen, fremmet forbundet krav om kompensasjon for slik landlovnekt for medlemmer med fastlønn. Kravet ble avvist.
- (33) Tvisteforhandlinger mellom Solstad Shipping AS og klubben ble gjennomført 31.mars 2022. NSOF gjorde gjeldende at bedriften måtte kompensere landlovnekt på lik linje med det som ble betalt til medlemmer av Norsk Sjømannsforbund. Bedriften gjorde gjeldende at landlovnekt var kompensert gjennom fastlønnsavtalen.
- (34) Tvisteforhandlinger mellom NSOF og NR ble gjennomført 18. august 2022. I protokollen datert 26. august 2022 heter det:

«NSOF anførte:

Det følger av skipsarbeidsloven § 9-4 at det skal avtales en passende godtgjøring ved landslovsnekt.

Stoptørngodtgjørelsen i fastlønnsavtalen omfatter ikke kompensasjon for landlovsnekt grunnet smitteverntiltak relatert til pandemi, jf. protokoller av henholdsvis 22.06.2005 og 31.10.2008 med vedlegg («Fastlønnsprotokollene»). Standardkompensasjonen for tilfeller av Stoptørn («Stoptørngodtgjørelsen») som er innbakt i fastlønnsavtalen, unntar derfor ikke rederiet fra plikten til å kompensere ved landslovsnekt begrunnet i slike smittevern hensyn.

At stopptørnbegrepet er relatert til å stå til tjeneste, er også lagt til grunn i maritimt regelverk mv., og i den tidligere bestemmelsen om stopptørn i overenskomsten og Fastlønnsprotokollene. For styrmenn er det imidlertid kun en del av stopptørntilfellene som er inntatt i protokoll av 22.06.2005, ved at protokollen fastsetter at det bare er stopptørn ved verkstedopphold som er omfattet av fastlønnen. Skipsførere har verken i tidligere eller nåværende overenskomster blitt tilkjent godtgjørelse for stopptørn. Personer i disse stillingene har derfor – uavhengig av uenigheten om Stoptørngodtgjørelsens omfang – en rett til «passende godtgjørelse» i henhold til SAL. § 9-4 ved landlovsnekt begrunnet i smittevern hensyn.

NR anførte:

Krav om godtgjørelse med hjemmel i skipsarbeidsloven § 9-4 er ikke et tariffrettslig spørsmål.

NR vil likevel hevde at det er avtalt passende godtgjørelse gjennom overenskomstene der det klart fremkommer av § 3.1 at

Den faste lønnen dekker alt arbeid og arbeidstid om bord.

Som øverste leder om bord, og den som både styrer sin egen arbeidstid og beordrer øvrig besetning, fastsettes dessuten skipsførerens lønn på særskilt (individuell) grunnlag, jf. § 3.1(2).

Fastlønnsavtalene ble inngått tilbake i 2008 da partene ble enige om å stryke en rekke kompensasjonsbestemmelser i overenskomstene i bytte mot en betydelig høyere fastlønn, herunder kompensasjon for et pålegg om å oppholde seg om bord etter arbeidsdagens slutt under land (stopptørngodtgjørelse).

Partene var på avtaletidspunktet enige om forståelsen av avtalen, og har vært enige fram til nå. Forutsetning for fastlønnsordningen var nettopp at rederiene skulle dekke en høyere fastlønn, mot at arbeidstakere omfattet av fastlønnsordningen ikke fremmet løpende krav om kompensasjon. Selv om det ikke ble tatt høyde for pandemi og smittevernregler ved etablering av fastlønnsordningen i 2008, kan man ikke 14 år senere hevde at dette er en bristende forutsetning som nå automatisk utløse et tariffrettslig krav. Det fremstår kunstig at NSOF etter langvarig fellesforståelse og praksis, sår tvil om premissene ved inngåelsen av fastlønnsordningen for å skape et hjemmelsgrunnlag for kompensasjon.

Hvorvidt det foreligger et brudd på SAL § 9-4 er ikke et spørsmål om forståelse av de angjeldende overenskomster.»

- (35) Tvisteforhandlinger mellom LO og NR ble gjennomført 21. august 2023. Partene fastholdt standpunktene som fremgikk av protokollen fra forhandlingene mellom NSOF og NR.
- (36) LO tok ut stevning for Arbeidsretten 5. desember 2023. Søksmålet var rettet mot både NR og Solstad Shipping AS. Da det ikke er nedlagt påstand mot Solstad Shipping AS, er virksomheten angitt som oppført saksøkt. NR innga tilsvaer 9. januar 2024. Hovedforhandling var opprinnelig berammet 29. april 2024, men måtte omberammes på grunn av sykdom. Hovedforhandling ble gjennomført 24. juni 2024. Tre partsrepresentanter og fire vitner avga

forklaring, hvorav en partsforklaring ble avgitt som fjernavhør, jf. arbeidstvistloven § 51 første ledd siste setning og tvisteloven § 21-10. Det ble fremlagt slik dokumentasjon som fremgår av rettsboken.

(37) **Partenes påstandsgrunnlag og påstander**

(38) *Landsorganisasjonen i Norge*, med Norsk Sjøoffisersforbund, har i korte trekk anført:

(39) Den som har sitt arbeid om bord på skip, har etter skipsarbeidsloven § 9-4 rett til å gå i land under skipets opphold i havn. Hvis skipets forhold gjør det nødvendig, kan det gjøres unntak fra denne retten. Skipsarbeideren vil da ha krav på passende godtgjøring. Fastlønn etter overenskomsten punkt 3.1 inkluderer kompensasjon for stopptørn, som er noe annet enn landlovnekt begrunnet i hensynet til smittevern. Kompensasjon for landlovnekt på grunn av smittevern er derfor ikke omfattet av fastlønn.

(40) Overenskomsten regulerer således rett til kompensasjon for en bestemt form for landlovnekt – stopptørn. Dette fremgikk klart av overskriften til den tidligere bestemmelsen. Stopptørn vil si å ha beredskapsvakt for mulig arbeid om bord.

(41) Utformingen av punkt 6.5 og bestemmelsens historikk viser at den ikke er ment som en generell regulering av kompensasjon for landlovnekt. Den gjelder kun godtgjøring for det som omtales som stopptørn, lugarvakt e.l. Punkt 6.5 ga rett til kompensasjon for landlovnekt knyttet til den operasjonelle driften av skipet.

(42) Fastlønnen er kompensasjon for alt arbeid om bord, herunder beredskapsvakt. Pålegg om å være om bord som et smitteverntiltak er da ikke kompensert.

(43) LO/NSOF har ikke frafalt kravet på kompensasjon for landlovnekt. Kravet om tariffregulering i 2020 ble avvist av NR under henvisning til at dette allerede var kompensert i fastlønnen. Det består derfor en rettstvist mellom partene om hva som inngår i fastlønnen som ble fremforhandlet i 2008.

(44) Det er nedlagt slik påstand:

«Overenskomsten mellom Norges Rederiforbund og Norsk Sjøoffisersforbund vedrørende fastlønn for styrmenn og elektrikere på offshore servicefartøyer og kranskip pkt. 3.1 andre

avsnitt «Den faste lønnen dekker alt arbeid og arbeidstid om bord» skal forstås slik at den faste lønnen ikke dekker kompensasjon for landslovnekt på grunn av smitteverntiltak under covid-pandemien.»

- (45) *Norges Rederiforbund*, med Solstad Shipping AS, har i korte trekk anført:
- (46) Lovpålagt godtgjøring for landlovnekt har i sin helhet blitt regulert av stopptørnbestemmelsen i overenskomsten. Denne godtgjøringen ble uavkortet innbakt i fastlønnen i 2008. Landlovnekt på grunn av smitteverntiltak under koronapandemien gir derfor ikke rett til særskilt kompensasjon.
- (47) Overenskomstens bestemmelse om særskilt kompensasjon var generell og omfattet «pålagt opphold om bord mens skipet ligger i havn». Dette stiller ingen krav til begrunnelsen for landlovnekten. Bestemmelsen må forstås i sammenheng med og i lys av tariff- og lovhistorikken. Bruken av uttrykket stopptørn er derfor ikke avgjørende.
- (48) Sammenhengen mellom sjømannsloven og overenskomsten viser at partene mente å regulere retten til kompensasjon for landlovnekt. Lovgiver har forutsatt at tariffpartene skulle fastsette kompensasjon for landlovnekt, og dette ble gjort i overenskomsten punkt 6.5.
- (49) Tariffpraksis viser at partene har revidert bestemmelsen om rett til kompensasjon når det ble gjort endringer i virkeområdet for lovens regler om slik rett. Overenskomsten punkt 6.5 var derfor ment som en generell regulering av rett til kompensasjon hvis det besluttes landlovnekt.
- (50) Tvisten er i realiteten en interessetvist, ingen rettstvist. LO/NSOF fremmet i 2020 krav om kompensasjon for landlovnekt, men kravet ble frafalt. Overenskomsten kan da ikke tolkes slik at det gjelder rett til særskilt kompensasjon for landlovnekt begrunnet i smittevernhensyn.

- (51) Det er nedlagt slik påstand:

«Prinsipalt: Overenskomsten mellom Norges Rederiforbund og Norsk Sjøoffiserforbund vedrørende fastlønn for styrmenn og elektrikere på offshore servicefartøyer og kranskip pkt. 3.1 andre avsnitt «Den faste lønnen dekker alt arbeid og arbeidstid om bord» skal forstås slik at den faste lønnen også dekker kompensasjon etter skipsarbeidsloven § 9-4.

Subsidiært: Saksøkte frifinnes.»

- (52) **Arbeidsrettens merknader**

- (53) LO/NSOF har krevd dom for at overenskomsten punkt 3.1 andre avsnitt skal forstås slik at kompensasjon for landlovnekt på grunn av smitteverntiltak under koronapandemien ikke er dekket av fastlønnen. Bestemmelsen lyder:

«Den faste lønnen dekker alt arbeid og arbeidstid om bord.»

- (54) Tvisten knytter seg til tariffperiodene 2020–2022 og 2022–2024.

- (55) NR har prinsipielt krevd dom for at overenskomsten punkt 3.1 andre avsnitt generelt dekker kompensasjon for landlovnekt etter skipsarbeidsloven § 9-4. Som det vil fremgå av rettens merknader nedenfor, kan det ikke uten videre legges til grunn at fastlønnen generelt regulerer rett til kompensasjon for nektelse av rett til landlov etter skipsarbeidsloven § 9-4. NRs prinsipielle påstand kan derfor ikke føre frem.

- (56) Spørsmålet er om fastlønnen inkluderer kompensasjon for nektelse av landlov som smitteverntiltak i forbindelse med koronapandemien.

- (57) Etter skipsarbeidsloven § 9-4 har den som har sitt arbeid om bord på skip, «rett til å gå i land i sin fritid under skipets opphold i havn». Dette gjelder likevel ikke dersom skipets forhold gjør det nødvendig at vedkommende blir om bord. Det ilegges i så fall landlovnekt. Etter skipsarbeidsloven § 9-4 siste setning har den som ilegges landlovnekt, krav på «passende godtgjøring». Loven gir rett til godtgjøring, men sier ikke hva godtgjøringen skal være. Dette er et forhandlingsspørsmål.

- (58) Bestemmelsen i skipsarbeidsloven § 9-4 viderefører i kortfattet form den tilsvarende reguleringen i sjømannsloven av 1975 § 44, som i første og andre ledd hadde slike bestemmelser:

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

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

- (59) Sjømannslovgivningen har hatt regler om landlovnekt fra 1923. Forarbeidene til 1923-loven presiserer at adgangen til å pålegge den ansatte å bli om bord

også omfatter «hensynet til den risiko, de enkelte mannskaper kunde utsettes for om de gis landlov f.eks. i tilfelle der iland er oprør eller om der hersker smittsom sykdom», jf. Innst. O. X (1922) side 4.

(60) Hvorvidt vilkårene for landlovnekt er oppfylt, er ikke tema i saken for Arbeidsretten. Tema for Arbeidsretten er som nevnt om nektelse av landlov som smitteverntiltak under koronapandemien utløser rett til særskilt godtgjøring. Bakgrunnen for tolkningstvisten er at rederiene har besluttet landlovnekt som følge av krav fra kunder og kommersielle aktører, og ikke som følge av påbud fra offentlige myndigheter.

(61) Forarbeidene til skipsarbeidsloven viser til at lovens regler om rett til kompensasjon, «har gitt opphav til en rekke tariffavtalebestemmelser om stopptørn, lugarvakt etc.», jf. NOU 2012: 18 Rett om bord side 76. Det uttales samme sted:

«Flere av de gjeldende tariffavtalene har en standardkompensasjon for slike tilfeller. Forutsetningen for kravet om kompensasjon etter loven er at sjømannen ikke blir pålagt å holde seg om bord i fritiden på grunn av hans eget forhold, eller som følge av at myndighetene på vedkommende sted nekter ham landlov.»

(62) Spørsmålet som retten må ta stilling til, er om slike generelle begrensninger av retten til landlov som ble iverksatt under koronapandemien, er kompensert gjennom stopptørntillegget som i 2008 ble integrert i fastlønnen. Dette må avgjøres ut fra hva som ble kompensert gjennom den tidligere bestemmelsen i overenskomsten punkt 6.5 om godtgjøring for pålagt opphold om bord, og som var en del av grunnlaget for økningen av fastlønnen.

(63) Tolkningsspørsmålet i saken er ikke vurdert eller drøftet av partene i forbindelse med gjennomføring av fastlønnssystemet i 2008. Det er heller ingen holdepunkter fra tidligere forhandlinger mellom partene eller i tariffpraksis. Spørsmålet må løses ut fra bestemmelsens ordlyd og sammenheng, og de forutsetningene partene bygget på ved bestemmelse av fastlønnen.

(64) Ved utarbeidelsen av fastlønn tok partene utgangspunkt i tidligere hyrenivå og rederienes erfaringstall for variable tillegg. Inkludering av de variable tilleggene bygde på statistisk materiale. Den nye fastlønnen tok opp i seg en

gjennomsnittlig og generell godtgjøring for landlovnekt etter overenskomsten punkt 6.5.

- (65) Overenskomsten punkt 6.5 hadde frem til 2008 slik ordlyd:

«6.5 Godtgjørelse for pålagt opphold ombord under land – «stopptørn»

For pålagt opphold om bord mens skipet ligger i havn (dager med avgang mellom kl. 1700 og kl. 2400 unntatt) i tiden kl. 1700 til kl. 0700 gis som kompensasjon 5 fritidstimer for hver slik natt.

På kranskip er godtgjørelsen 6 timer for hver slik natt.

Fritidskompensasjon opptjent på denne måte oppgjøres ved kontantbetaling eller avspasering etter avtale mellom arbeidstakeren og skipet. Ved avspasering regnes 1 fridag lik 8 timer og det betales fridagskostpenger pr. dag etter gjeldende sats, se hyretabellen. Ved kontant avregning beregnes kompensasjonen som antall timer multiplisert med grunnhyren/154, tillagt den lov- og avtalefestede feriegodtgjørelse.

Eventuell avspasering av slik fritid skal henlegges slik at den oppsatte turnusplan ikke forrykkes.»

- (66) Den innledende formuleringen i bestemmelsen om godtgjøring var generell; den gjaldt godtgjøring for «pålagt opphold om bord», uten angivelse av hvilke tilfeller det gjelder eller hvilken begrunnelse nektelsen hadde. Punkt 6.5 kunne derfor etter ordlyden omfatte enhver landlovnekt.
- (67) Andre deler av punkt 6.5 tilsier imidlertid at den først og fremst tok sikte på landlovnekt som ble besluttet fordi den ansatte måtte ha beredskapsvakt, med mulighet for å bli kalt ut til tjeneste, det vil si den knyttet seg til arbeidsberedskapen om bord. Bruken av ordet «stopptørn» tilsier en sammenheng med vakttjeneste. Også omtale av tjenesten som lugarvakt e.l., tilsier at ikke alle tilfeller av landlovnekt var omfattet av bestemmelsen. I NRs informasjonsskriv om oppgjøret i 2008, vises det for eksempel til at «stopptørn/lugarvakt» var blant tilleggene som heretter inngikk i fastlønnen.
- (68) Denne tolkningen har også støtte i bestemmelsen som i 1948 ble tatt inn i utenriksoverenskomsten. Styrmenn fikk rett til «Godtgjørelse for stopptørn», med presiseringer om at slik «tjeneste» ikke skulle regnes med i den ordinære arbeidstiden, og at netter med beordret vakttjeneste var noe annet. I den forbindelse kan også vises til skipsarbeidsutvalgets merknader til bestemmelsene om landlovnekt i sjømannsloven av 1975. Utvalget nevner at en skipsarbeider kunne bli pålagt å holde seg om bord i vedkommendes alminnelige daglige fritid under havneoppholdet «for å stå til tjeneste i

påkommende tilfelle – såkalt stopptørn, stand by eller lugarvakt», jf. NOU 2012: 18 side 76. Dette tilsier klart at godtgjøring for «stopptørn» ikke er godtgjøring for enhver landlovnekt.

- (69) Bruken av ordet «stopptørn» i overskriften trekker derfor i retning av at det siktet til de pålegg som gis fra tid til annen om å bli værende om bord for å ha beredskapsvakt, og ikke til den form for generelle begrensninger av retten til å gå i land som ble gjennomført i 2020–2022 under koronapandemien. Et særtrekk ved koronapandemien og landlovnekten i denne saken sammenlignet med situasjonen beskrevet i forarbeidene til 1923-loven, er at landlovnekten under koronapandemien kunne ha lang eller ubestemt varighet. Den kunne derved være langt mer inngripende enn den landlovnekten som inngikk i erfaringsgrunnet ved beregningen av det gjennomsnittlige stopptørntillegget. I tillegg kommer at det etter det opplyste var tale om landlovnekt som ble gjennomført etter krav fra kundene og ikke etter krav fra myndighetene.
- (70) NR har anført at NSOF i tariffoppgjøret i 2020 frafalt krav om kompensasjon. NSOF fremmet krav om rett til tillegg hvis ansatte ble nektet landlov som et smitteverntiltak. Kravet ble avvist av NR. Kravet er ganske knapt formulert. Det at kravet ikke ble fulgt opp i de videre forhandlingene, kan imidlertid ikke tolkes som at forbundet med det frafalt retten til godtgjøring i henhold til skipsarbeidsloven § 9-4. Kravet må etter sin ordlyd tolkes som et forsøk på å få på plass en passende godtgjøring for et tilfelle som etter forbundets mening ikke var regulert. Forbundet ønsket at det skulle «innføres» en bestemmelse om godtgjøring «tilsvarende tidligere bestemmelse om stopptørn». NR avviste kravet, og dette må ses i sammenheng med NRs standpunkt om at godtgjøringen var en del av stopptørntillegget, og dermed en del av fastlønnen. Det er da naturlig at dette spørsmålet følges opp som en rettstvist.
- (71) På denne bakgrunn er Arbeidsretten kommet til at fastlønnen ikke dekker kompensasjon for den form for landlovnekt som smitteverntiltak under koronapandemien som er omtvistet i denne saken.
- (72) Dommen er enstemmig.

Slutning

Overenskomsten mellom Norges Rederiforbund og Norsk Sjøoffisersforbund vedrørende fastlønn for stymenn og elektrikere på offshore servicefartøyer og kranskip for tariffperiodene 2020–2022 og 2022–2024 punkt 3.1 andre avsnitt «Den faste lønnen dekker alt arbeid og arbeidstid om bord» skal forstås slik at den faste lønnen ikke dekker kompensasjon for landlovnekt på grunn av smitteverntiltak under covidpandemien.