



Gulating lagmannsrett - Dom - LG-2020-148805

Instans	Gulating lagmannsrett – Dom
Dato	2021-06-09
Publisert	LG-2020-148805
Stikkord	Arbeidsrett. Arbeidsgivers styringsrett. Arbeidsmiljøloven.
Sammendrag	Saken gjaldt spørsmål om arbeidsgivers styringsrett. Dissens 4-1. Lagmannsrettens flertall (4 dommere) kom til at styrmenn/kapteiner på ferger kunne pålegges overordnet ansvar for drift av selvbetjent kiosk på fergen. Flertallet viste at selv om cateringvirksomhet tradisjonelt ikke har vært en del av styrmennenes arbeidsområde, gir hverken ansettelseskontrakt, tariffavtale eller stillingsinstruks uttrykk for at slike arbeidsoppgaver ikke kan tillegges styrmenn. Som det fremgikk av rutinen for kioskdirft, var den viktigste endringen for styrmannen og kapteinen at de hadde fått det administrative ansvaret for driften av de selvbetjente kioskene. Dette innebar det overordnede ansvaret for gjennomføring av oppgaver, og at rutiner blir fulgt. De operative oppgavene var lagt til mannskapet. Selv om arbeid relatert til bestilling av mat og kioskvarer tradisjonelt har blitt utført av cateringansatte, er dette oppgaver som i seg selv ikke er typiske cateringoppgaver. Oppgavene skilte seg ikke vesentlig fra andre administrative oppgavene som er tillagt styrmennene – for eksempel å sørge at det på fartøyene er tilstrekkelig med maling, rengjøringsmiddel og annen rekvisita. Når styrmenn nå også ble tillagt oppgaver relatert til selvbetjente kiosker, medførte det ikke at stillingen som styrmann endrer karakter. Det var tale om administrative oppgaver som føyde seg inn i rekken av andre tilsvarende oppgaver som tradisjonelt tilligger styrmannen. De nye oppgavene var også av begrenset omfang.
Saksgang	Sogn og Fjordane tingrett TSOFT-2019-98816 – Gulating lagmannsrett LG-2020-148805 (20-148805ASD-GULA/AVD1).
Parter	A og B (for disse: advokat Imran Haider) mot Fjord1 ASA (advokat Kurt Weltzien).
Forfatter	Lagdommer Roar Klausen, lagdommer Haakon Meyer og ekstraordinær lagdommer Arne Fanebust. Meddommere: Tillitsvalgt Rita Jordal og HR-sjef Kjersti Selvik.
Sist oppdatert	2021-07-13

Innholdsfortegnelse

Gulating lagmannsrett - Dom - LG-2020-148805	1
Innholdsfortegnelse	2
Kort om sakens bakgrunn	3
Partenes påstander og påstandsgrunnlag i hovedtrekk.....	5
De ankende parter, A og B har lagt ned slik påstand:.....	5
Ankemotparten, Fjord1, har lagt ned slik påstand:	5
Lagmannsrettens vurdering	5
Problemstilling og konklusjon	6
De rettslige utgangspunkter	6
Nærmere om ansettelsesforholdene og arbeidssituasjonen for A og B.....	7
Nærmere om styrmennenes arbeidsoppgaver og de nye oppgaver de nå er pålagt	7
Den konkrete vurderingen – styringsretten.....	8
Sakskostnader	10

Saken gjelder spørsmål om arbeidsgivers styringsrett.

Kort om sakens bakgrunn

Tingretten har gitt slik fremstilling av sakens bakgrunn:

«A og B er ansatt i Fjord1 ASA, som henholdsvis kaptein og overstyrmann. Begge har såkalt rederiansettelse, hvilket betyr at ansettelsen ikke er knyttet til de enkelte samband. A har i dag sitt arbeid på sambandet Edøy – Sandvika, mens B er på sambandet Tømmervåg – Seivika.

Fjord1 er et ledende ferjeselskap i Norge, med ferjedrift i Vestland, Møre og Romsdal, Trøndelag og Rogaland. Drift av ferjesamband er basert på offentlige konsesjoner, som jevnlig er gjenstand for anbudskonkurranser fra fylkeskommunene. I 2019 hadde Fjord 1 1264 årsverk, 74 fartøy og 21,6 millioner reisende. Fjord 1 har fire forretningsområder; ferger, passasjerbåter, turisme og catering.

Cateringvirksomheten til Fjord 1, Ferdamat, består av betjente kiosker på de største sambandene. Her er det dedikerte servicemedarbeidere, som er underlagt dekksepartementet. Fra 2018 ble det innført selvbetjente kiosker på mindre samband. I de selvbetjente kioskene er varene fritt tilgjengelige. Kundene må selv registrere varene i en selvbetent kasse, hvor betalingen skjer. Vareutvalget er her begrenset, og det tilbys blant annet ikke varmmat. MF Bjørnsund og MF Stordal, som trafikkerer sambandet Tømmervåg Seivika, er fartøy hvor det er innført selvbetent kiosk.

På noen fartøy, herunder MF Edøyfjord på sambandet Edøy – Sandvika er det verken betjent eller selvbetent kiosk, men vareautomat. Her ligger varene innelåst i automaten og kundene må betale før de får tilgang til varene. Vareutvalget er her mindre enn i de selvbetjente kioskene.

I forbindelse med at det ble innført selvbetjente kiosker, oppstod det en diskusjon og uenighet om hvem som skulle ha ansvaret for driften av kioskene om bord. I den forbindelse har det vært flere møter mellom rederiet og tillitsvalgte.

I møte 24. januar 2018 var det enighet om at det måtte utarbeides retningslinjer for hvordan arbeid knyttet til vareautomater skulle ivaretas og av hvem. Norsk sjømannsforbund tok også opp spørsmålet om kompensasjon.

11. april 2018 la selskapet frem en presentasjon av felles retningslinjer rundt drift/vedlikehold av vareautomatene.

Fra møtereferat etter møte mellom rederiet og tillitsvalgte 4. september 2018 siteres:

Sak 106: Konsept catering og rollefordeling

Selskapet orientere om konsept catering og rollefordeling/plan for fordeling av oppgåvene med vareautomater om bord. Nye anbud definere eit vist vareutval om bord som selskapet er pliktig til å følgje.

Sjølvetjent løysingar innanfor catering/ferdamatkonseptet har vist seg å vere meir populære enn vareautomater.

Frå selskapet si side meiner ein at dette er arbeidsoppgåver som kan løysast innanfor ordinær arbeidstid utan ytterlegare lønskompensasjon.

NSF meinte det ville vere rimeleg at selskapet kompenserte for meirarbeid dersom dei skulle ha ansvar for drift av vareautomater.

NSOF var i utgangspunktet positiv til at styrmann/overstyrmann hadde ansvar for bestilling av varer om bord til automatane, men at ein var avhengig av goodwill frå styrmann si side, dvs dei meinte at selskapet ikkje kan pålegge dei desse oppgåvene, ref. stillingsinstruks.

Selskapet meiner det ligg innanfor styringsretten å fordele desse oppgåvene om bord og forventar dei instruksar som ligg til grunn i TQM i forhold til drift av vareautomater – sjølvbetjeningssystem om bord i fartøya vert følgt.

Saka blir å korne attende til.

Første rutine for selvbetjent kiosk er fra juli 2018, og ble revidert 30. april 2019.

Av rutinen fremkommer bl.a. følgende:

Styrmann har overordna ansvar for gjennomføring av oppgaver og at rutinane blir følgt.

Der det ikkje er styrmann delegerer kaptein desse oppgåvene til matros, men har alle andre oppgaver som styrmann

Videre er konkrete oppgaver nærmere fordelt mellom mannskap og styrmann. Oppgavene som er tillagt styrmann er beskrevet slik:

- 1.2 Varemottaket registrerast i ERP BackOffice
- 1.3 Registrering skal gjerast straks varene er mottatt og seinast same dag
- 1.4 Ved avvik skal det meldast tilbake til leverandør per e-post, med kopi til sals- og kampanjeansvarleg, og leverandør skal kreditere for mangel
- 1.5 Varer til mannskapsmat skal ikkje registrerast i butikkdatasystemet.
- 4.1 Varebestilling for varer til kiosken skal gjerast i ERP BackOffice
- 4.2 Sikre at varebestilling ikkje blir bestilt til eit tidspunkt då båten er på verkstad.
- 4.3 Bestilling av varer til mannskapsmat skal gjerast direkte mot leverandør
- 13.3 Ved bytte av rute skal dette registrerast på kassen
- 15.2 Etter oppstart kan styrmann be om fleire tilgangar ved å sende e-post til kortservicehord1.no
- 16.2 Sikre at varelevering ikkje blir bestilt til eit tidspunkt då båten er på verkstad

Det følger vidare av rutinen at dersom forholdene ligger til rette for det, kan styrmannen delegere samtlige av ovennevnte oppgaver til mannskapet.

Mannskapet er vidare tillagt de operative oppgavene, herunder merking av varer, svinregistrering, sjekke temperatur i bl.a. kjøll og frys, vedlikehold og vask av kaffeautomat, disk, hyller, skap og annet utstyr, vareplassering og lagerhold, sjekke at kasse og utstyr fungerer, følge med på kundene, foreta varetelling og kontakte leverandør om det er problemer med maskina,

Som følge av rutinen, ble også fartøyhåndboken oppdatert i oktober 2018, hvor det nå fremgår følgende i stillingsbeskrivelsen til overstyrmann:

På fartøy med sjølvbetjent kiosk: Ansvar for at rutinar for sjølvbetjent kiosk vert etterlevd om bord i tråd med gjeldande retningslinjer. Dette omfattar gjennomføring av opplæringsmodul i «Fjord1 Skolen». Ansaret knytt til sjølvbetjent kiosk må likevel ikkje komma i konflikt med overstyrmann sine oppgaver knytt til sikker drift av fartøyet.

I møte 13. november 2018 protesterte Norsk Sjøoffiserers forbund (NSOF) på endringen av stillingsinstruksen for skipsførere og overstyrmann. NSOF ønsket å skrive protokoll for organisasjonsmessig behandling. NSOF gjorde også gjeldende at arbeidet det var tale om å pålegge burde ligge til NSF sitt område.

Organisasjonsmessig forhandlingsmøte ble avholdt 29. november 2018 mellom NHO Sjøfart og NSOF og Den norske Maskinforening DNMF. NSOF redegjorde for sitt syn på saken og NHO Sjøfart ville undersøke saken med rederiet. Det ble eksplisitt understreket av saken ikke var avsluttet.

Temaet selvbetjente kiosker var igjen tema lokalt i møte den 3. desember 2018. Partene var fortsatt ikke enige, og det ble opplyst at man skulle sende inn protokoller sentralt.

A, B og C, alle representert ved advokat Imran Haider, tok den 27. juni 2019 ut stevning ved Sogn og Fjordane tingrett mot Fjord1 ASA v/styreleder for å få dom for at pålegg om at de skal utføre arbeidsoppgaver knyttet til kioskdirift er rettsstridig. C har på et senere tidspunkt meddelt at han har trukket seg fra søksmålet, slik at saken for hans del er hevet.»

Sogn og Fjordane tingrett avsa 8. juli 2020 dom med slik domsslutning:

1. Fjord1 ASA frifinnes.
2. A dømmes til innen 2 – to – uker fra dommens forkynnelse å betale 130 000 – hundreogtrettitusen – kroner i sakskostnader til Fjord1 ASA.

3. B dømmes til innen 2 – to – uker fra dommens forkynnelse å betale 130 000 – hundreogtrettitusen – kroner i sakskostnader til Fjord1 ASA

A og B har anket dommen. Ankeforhandling ble holdt i Gulating lagmannsretts lokaler Bergen 19. og 20 mai 2021. Partene ga forklaring. I tillegg hørte lagmannsretten syv vitner. Det ble foretatt slik dokumentasjon som rettsboken viser. Om hva partene gjorde gjeldende for tingretten vises til tingrettsdommen.

Etter bevisførselen under ankeforhandlingen, er det på det rene at tingrettens saksfremstilling er dekkende for de spørsmål lagmannsretten skal ta stilling til.

Lagmannsretten har merket seg at A og B bestrider tingrettens saksfremstilling på ett punkt, konkret der tingretten uttaler at servicemedarbeiderne i betjente kiosker er underlagt dekkedepartementet.

A har etter hovedforhandlingen byttet ferge til MF Smøla. Den betjener det samme sambandet som hans forrige ferge, MF Edøyfjord. Sistnevnte ferge har vareautomat, mens MF Smøla har selvbetjent kiosk.

Partenes påstander og påstandsgrunnlag i hovedtrekk

De ankende parter, A og B har lagt ned slik påstand:

1. Pålegg om på utføre arbeidsoppgaver knyttet til kioskdirft overfor A og B er rettsstridig.
2. Fjord1 ASA dømmes til å betale sakskostnader for tingretten og lagmannsretten.

Arbeidsgivers styringsrett gir ikke anledning til ensidig fastsettelse av at kaptein og styrmenn i Fjord1 skal være ansvarlig for driften av selvbetjent kiosk.

Arbeidet er vesensforskjellig fra arbeid som kaptein og styrmann. Varepåfyll, bestilling av varer, kassaoppgjør, rengjøring mm knyttet til kioskdirften er arbeidsoppgaver kaptein og styrmenn ikke har inngått arbeidsavtale om, og arbeidsgiver kan ikke uten samtykke pålegge slikt arbeid.

Arbeidet er av betydelig omfang, og går ut over de lovpålagte arbeidsoppgavene, herunder ansvaret for sjøsikkerheten.

Endringen i arbeidsoppgavene er også usaklige, fordi de går lengre enn strengt nødvendig for å ivareta virksomhetens behov. Andre arbeidstakere kunne ha vært pålagt de nevnte arbeidsoppgavene.

Ankemotparten, Fjord1, har lagt ned slik påstand:

1. Anken forkastes.
2. Fjord 1 ASA tilkjennes sakens omkostninger for lagmannsretten.

Det saken gjelder er om Fjord1 kan pålegge kapteiner og styrmenn i rederiet det overordnede administrative ansvaret for kioskdirften på ferger som trafikkerer samband som ikke er store nok til å ha ansatt egen cateringbesetning. Etter rutinen for selvbetjent kiosk, er kapteinen/styrmannen pålagt fem nærmere spesifiserte administrative oppgaver, som imidlertid kan delegeres til mannskapet.

Alle operative oppgaver knyttet til kioskdirften – for eksempel det å fylle på varer, sette Coca Cola i hyllen og tørke av disken – er lagt til mannskapet. Oppgavene er så lite arbeidskrevende at de kan pålegges kaptein/styrmenn i kraft av styringsretten.

Tingrettens vurdering av at det ikke er noen kompetansegrunnlag som er til hinder for å pålegge kaptein/styrmenn de administrative oppgavene det er tale om er korrekt. Det er intet i ansettelsesavtalen, ansettelsesforholdet, tariffavtalen eller praksis som er til hinder for slikt pålegg.

Lagmannsrettens vurdering

Problemstilling og konklusjon

Spørsmålet er om pålegget som Fjord1 har gitt A og B om arbeid knyttet til kioskdirft er rettsstridig. Partene er uenige om pålegget ligger innenfor arbeidsgivers styringsrett.

Lagmannsretten har kommet til at anken forkastes, men har delt seg i et flertall bestående av fire dommere og et mindretall bestående av en dommer. Det nærmere innholdet i dissensen vender lagmannsretten tilbake til.

De rettslige utgangspunkter

En samlet lagmannsretten er enig om de rettslige utgangspunktene, og kan i det alt vesentlige slutte seg til tingrettens vurdering av dette, jf. side 6-8 i tingrettsdommen, jf. også bestemmelsen i tvisteloven § 19-6 femte ledd siste punktum.

Lagmannsretten er enig i den beskrivelse som tingretten har gitt av styringsretten, formulert slik av Høyesterett i Nøkk-dommen, Rt-2000-1602:

«Arbeidsgiver har i henhold til styringsretten rett til å organisere, lede, kontrollere og fordele arbeidet...»

Selv om styringsretten ikke har uttrykkelig forankring i lov eller tariffavtale, hersker ingen tvil om at styringsretten ligger som en forutsetning for både individuelle arbeidsavtaler og tariffavtaler. Styringsretten er et alminnelig sedvanerettslig grunnlag for endringer i arbeidsforholdet.

At styringsretten er en forutsetning for enhver individuell arbeidskontrakt har sammenheng med at arbeidsavtalen er en langsiktig og tidsubestemt kontrakt. Det er normalt ikke mulig å regulere partenes rettigheter og plikter en gang for alle.

Innovasjon, endringer i markedsforhold og teknologisk utvikling medfører forandringer for en rekke virksomheter. Det vil da være nødvendig med omstilling.

Selv om utgangspunktet er at arbeidsgiver med hjemmel i styringsretten kan treffe beslutninger om virksomhetsrelaterte forhold, vil styringsretten være begrenset av rettsreglene for det konkrete arbeidsforhold, og alminnelige saklighetsnormer som utledes av rettspraksis. De alminnelige saklighetsnormene ble oppsummert av Høyesterett i Rt-2014-402, avsnitt 69:

«Domstolene skal ikke overprøve om arbeidsgiverens beslutninger innenfor rammene for styringsretten er påkrevde eller optimale. Derimot kan domstolene overprøve om det foreligger misbruk av styringsretten, jf. blant annet Rt-2011-841 avsnitt 58. Det innebærer at domstolene må kunne foreta en saklighets- og forsvarlighetskontroll [...].»

Som påpekt av tingretten, må styringsretten utøves innenfor rammene av de rettsregler som gjelder for arbeidsforholdet. Hvor langt den rekker må avklares ved en tolking av lov, arbeidsavtale og tariffavtale. Det rettslige utgangspunktet er at arbeidsgiver ikke kan foreta ensidige endringer i avtalte vilkår til ugunst for arbeidstakerne. Styringsretten kan betegnes som en «restkompetanse», som står sterkest som grunnlag for endringer i tilfeller hvor lov, arbeidsavtale og tariffavtale er uklar etter taus om hva som skal gjelde mellom partene på det aktuelle området.

I Nøkk-dommen, vist til ovenfor, og som gjaldt hvilke arbeidsoppgaver arbeidstakerne kunne pålegges, uttalte Høyesterett på side 1609:

«Ved tolkingen og utfyllingen av arbeidsavtalene må det blant annet må legges vekt på stillingsbetegnelse, omstendighetene rundt ansettelsen, sedvane i bransjen, praksis i det aktuelle arbeidsforhold og hva som finnes rimelig i lys av samfunnsutviklingen.»

Spørsmålet om arbeidsgivers styringsrett er også omtalt i forarbeidene til gjeldende skipsarbeidslov. I NOU 2012:18 side 75-76 står:

«Kapitlet har bestemmelser om skipstjenesten, herunder rederiets rett til å organisere og tilrettelegge arbeidet og til å pålegge endringer i arbeidsforholdet innenfor rammene av lov og avtalebegrensninger (arbeidsgivers styringsrett) og sjømannens plikt og rett til å utføre det arbeidet som pålegges (sjømannens arbeidspunkt).

Sjømannsloven § 38 første ledd regulerer sjømannens arbeidsplikt. Etter bestemmelsen skal det ved ordning av arbeidet «tas omsyn til den stilling enhver har ombord, og så vidt mulig til at vedkommende får anledning til å dyktiggjøre seg i sitt fag». Bestemmelsen setter en grense for arbeidsgivers styringsrett. Med hjemmel i sjømannsloven § 38 annet ledd er det ved forskrift 17. oktober 1975 nr. 2 om arbeidsområdet for sjømann som innehar ledende stilling om bord, gitt bestemmelser om det øverste skipsbefals arbeids- og myndighetsområde. Arbeidsområdet for lavere skipsbefal og for sjømenn som ikke tilhører skipsbefalet, er ikke nærmere regulert ved bestemmelser i lov eller forskrift. I den utstrekning arbeidsområdet for disse grupper av sjømenn ikke er tariffregulert eller fastsatt ved individuelle arbeidsavtaler, må spørsmålet om hvilke oppgaver sjømannen plikter å utføre, avgjøres på grunnlag av stillingsbetegnelse, omstendighetene rundt ansettelsen, sedvaner i bransjen, praksis i det aktuelle arbeidsforhold og hva som finnes rimelig i lys av samfunnsutviklingen.»

Nærmere om ansettelsesforholdene og arbeidssituasjonen for A og B

A og B er ansatt i Fjord1 som henholdsvis kaptein og overstyrmann. Det aktuelle pålegget gjelder styrmenn, men får også betydning for kapteiner på fartøy hvor det ikke er styrmenn.

Begge er rederiansatt, som innebærer at de ikke er ansatt på et bestemt samband eller en bestemt ferge, men at de i prinsippet kan flyttes mellom samband og fartøy i Fjord1. Etter det opplyste skjer det sjelden at personell flyttes mellom samband og fartøy.

Lagmannsretten påpeker at kravet fra A og B må vurderes konkret ut fra deres arbeidsavtale og arbeidssituasjonen på de samband og ferger de arbeider.

Fjord1 har for As vedkommende vist til at det på hans samband, på tidspunktet for pålegget og da saken stod for tingretten, ikke var selvbetjent kiosk men vareautomat. A har aldri foretatt bestillinger, det var 26 varer i sortimentet og omsetningen er beskjedent. Fjord1 har også vist til at det ikke foreligger opplysninger om tidsregistrering for MF Edøyfjord.

Som nevnt ovenfor har A nå byttet til MF Smøla, og han forklarte for lagmannsretten at han heller ikke der har foretatt varebestillinger, men han har sett styrmannen om bord gjøre det.

For B er det vist at hun har vært sykemeldt i ett år etter at det ble innført selvbetjent kiosk, at hun aldri har foretatt bestilling av varer og at det ikke finnes opplysninger om tidsregistrering for MF Bjørnsund.

Selv om utgangspunkt tas i A og Bs arbeidsavtale og arbeidssituasjon, er likevel ikke opplysninger om kioskdirft fra andre fergesamband irrelevant for å belyse det spørsmål saken gjelder. Lagmannsretten påpeker for det første at ansatte kan bli flyttet til andre samband og ferger, selv om dette skjer sjelden. For det andre er stillingsinstruksen lik for alle styrmenn, og avgjørelsen i saken har interesse også for andre styrmenn og kapteiner i Fjord1, selv om avgjørelsen ikke får rettskraftsvirkninger for dem.

Det er på det rene at A i ankesaken opptrer som arbeidstaker, og ikke som hovedtillitsvalgt for Norsk Sjøoffisersforbund.

Før lagmannsretten vurderer om pålegget ligger innenfor styringsretten, er det hensiktsmessig å avklare hva som tradisjonelt har vært styrmannens oppgaver og hvilke nye arbeidsoppgaver de nå er pålagt ved innføringen av selvbetjente kiosker.

Nærmere om styrmennenes arbeidsoppgaver og de nye oppgaver de nå er pålagt

Kapteinen er øverste myndighet om bord og som sådan ansvarlig for alle oppgaver.

Mannskapet på en ferge er delt i to departementer; dekkdepartementet og maskindepartementet. Maskindepartementet ledes av maskinsjefen og innbefatter alle som har sin tjeneste i maskinrommet. Dekkdepartementet ledes av overstyrmannen og innbefatter matroser.

Tingretten har lagt til grunn at dekkdepartementet har ansvar for servicemedarbeiderne der det er betjent kiosk. A og B har for lagmannsretten gjort gjeldende at servicemedarbeiderne er underlagt cateringsdivisjonen i landorganisasjonen. Til støtte for synspunktet er det vist til vitneforklaring fra N1, som arbeider på en ferge

med betjent kiosk. Slik lagmannsretten vurderer det, er det ikke til hinder for å anse servicemedarbeidere som del av dekkedepartementet, at de også har en rapporteringslinje til cateringdelen i landorganisasjonen. Hvilket departement betjente kiosker tilhører har liten interesse for det spørsmål lagmannsretten skal ta stilling til, og det er ikke nødvendig for lagmannsretten å ta stilling til spørsmålet om departementstilhørighet for disse servicemedarbeiderne.

Bevisførselen viser for øvrig at mannskapet i daværende MRF tidligere sto for catering for egen regning og risiko. Inntektene gikk til velferdstiltak for mannskapet. Denne organiseringen av kioskdirften ble så vidt lagmannsretten forstår avvirket omkring 2014, blant annet på grunn av hensyn til matvaresikkerhet og skattemessige forhold.

Styrmannens arbeidsplikt kan være nærmere presisert eller omtalt i ansettelseskontrakten, tariffavtalen og stillingsinstruks med videre. Ansettelseskontrakter som er fremlagt for lagmannsretten, viser ansettelse i den bestemte stillingsbenevnelsen, uten at det presiseres nærmere hva som ligger i stillingen.

Tariffavtalen mellom NHO/NHO Sjøfart og NSOF gir heller ikke nærmere føringer for hvilke arbeidsoppgaver som tilligger en styrmann.

Det fremkommer imidlertid av stillingsinstruksen at styrmannen har en lederstilling, idet han er «leiar for dekkavdelinga» og at han blant annet skal være kapteinens stedfortreder. Foruten ansvar for sikkerhet og lasting og lossing med mer, er det i stillingsinstruksen beskrevet administrative oppgaver som for eksempel å sørge for tilstrekkelig med maling, rengjøringsmidler og annen dekkrekvisita om bord, samt sørge for vedlikeholdssystem og vedlikeholdsplan m.v.

De nye arbeidsoppgavene styrmennene er pålagt kan sammenfattes slik:

Det er reelt sett tale om fem nye administrative oppgaver. For det første gjelder det varebestilling. Derneft gjelder det bekreftelse av alle varetellinger i programmet ERP BackOffice. For det tredje å registrere på kassesystemet dersom fergen bytter rute. For det fjerde å sikre at det ikke bestilles varer til et tidspunkt fergen er på verksted. Og endelig å sende e-post for å be om flere tilganger til butikkdatasystemet, dersom det er behov for at flere får tilgang.

Det er presisert i rutineene at styrmannen kan delegere oppgavene til mannskapet der forholdene ligger til rette for det.

Den konkrete vurderingen – styringsretten

I den konkrete vurderingen av om Fjord1 i kraft av styringsretten kan gi det pålegg saken gjelder, har lagmannsretten delt seg i et flertall og et mindretall.

Flertallet, lagdommer Klausen, lagdommer Meyer, ekstraordinær lagdommer Fanebust og meddommer HR-sjef Selvik viser til at selv om cateringvirksomhet tradisjonelt ikke har vært en del av styrmennenes arbeidsområde, gir verken ansettelseskontrakt, tariffavtale eller stillingsinstruks uttrykk for at slike arbeidsoppgaver ikke kan tillegges styrmenn.

Som det fremgår av rutinen for kioskdirft, er den viktigste endringen for A og B at de har fått det administrative ansvaret for driften av de selvbetjente kioskene. Dette innebærer det overordnede ansvaret for gjennomføring av oppgaver og at rutiner blir fulgt. De operative oppgavene er lagt til mannskapet.

Selv om arbeid relatert til bestilling av mat og kioskarer tradisjonelt har blitt utført av cateringansatte, er dette oppgaver som i seg selv ikke er typiske cateringoppgaver. Det er for eksempel ikke tale om å tilberede eller servere mat. Oppgavene skiller seg således ikke vesentlig fra andre administrative oppgavene som er tillagt styrmennene – for eksempel å sørge at det på fartøyene er tilstrekkelig med maling, rengjøringsmiddel og annen rekvisita.

Flertallet vurderer det slik, at når styrmenn nå også blir tillagt oppgaver relatert til selvbetjente kiosker, medfører det ikke at stillingen som styrmann endrer karakter. Det er tale om administrative oppgaver som føyer seg inn i rekken av andre tilsvarende oppgaver som tradisjonelt tilligger styrmannen.

Flertallet finner videre at de nye oppgavene er av begrenset omfang. Sett hen til at vareutvalget vil være begrenset, vil også arbeidet med varebestilling bli begrenset, og er følgelig heller ikke en daglig oppgave. For MF Edøyfjord er det for eksempel opplyst at varebestilling skjer en gang per måned.

Etter instruksen skal varetelling skje periodisk, samt at det skal skje en årlig varetelling ved årets slutt. Selve varetellingen blir gjort av mannskapet, mens styrmannens oppgave er begrenset til å bekrefte alle varetellinger i et dataprogram.

I henhold til instruksen skal styrmannen registrere bytte av rute i kassen ved behov. Rent praktisk er dette en arbeidsoppgave som skal utføres dersom en ferge skal bytte samband, slik at kasseomsetningen allokere det sambandet fergen trafikkerer. At ferger bytter samband skjer ikke ofte.

Etter instruksen skal styrmannen ved behov sende e-post for å be om flere tilganger til butikkdatasystemet. Dette er en arbeidsoppgave som krever minimalt.

Endelig er det styrmannens oppgave å sikre at det ikke skjer varelevering når fergen er på verksted. Heller ikke dette medfører tilleggsarbeid av betydning.

Selv i de tilfeller hvor de administrative oppgavene ikke blir delegert, viser dette at omfanget av de nye arbeidsoppgavene som er tillagt styrmennene er meget begrenset. Flertallet viser til forklaringen til vitnet N2, salgs- og kampanjeansvarlig i Fjord1, som forklarte om prosessen med innføring av selvbetjente kiosker. I følge N2 har man etterhvert fått utarbeidet oversiktlige manualer, samtidig som bestillingssystemet har blitt forbedret og forenklet. Tar man høyde for variasjoner i trafikk, overfartstid og om kiosken befinner seg over eller under dekk, anslo han at det i snitt – per ferge – stort sett er tale om noen få timers arbeid pr. uke. På dette punkt har tingretten trolig misforstått N2s forklaring, ettersom tingretten i dommen har lagt til grunn at det ikke medgår mer enn seks timer pr. uke pr. ferge. N2 sitt tidsanslag var pr. samband. Tidsbruken må derfor deles på antall ferger på sambandet, og dessuten på skiftene som betjener fergene. N2 forklarte seg for øvrig om den antatte tidsbruken ved ulike deler av kioskdirften, herunder at de kaffemaskiner som stort sett brukes trenger én renn i uken, og at dette tar mannskapet ett minutt eller to, i praksis ved at man trykker på en knapp. Han forklarte også at det ikke foretas tradisjonelt kassaoppgjør, ettersom det ikke er kasse med kontanter om bord. De sveler som selges lages av lokale leverandører, og leveres på kaikanten. Videre forklarte han at is plasserer normalt leverandøren i fryseboks selv.

N2 gjennomgikk eksempler på timesalgsrapporter, som viser at deler av dagen er det svært få kunder som benytter den selvbetjente kiosken,

N2 hadde ellers vesentlige innvendinger til den tidsregistrering som A og B har innhentet.

Lagmannsretten fikk under ankeforhandlingen vist en demonstrasjon av bestillingssystemet og det ble fremvist en opplæringsvideo knyttet til drift av selvbetjente kiosker. Flertallet ser det slik at videoen og demonstrasjonen av bestillingssystemet underbygger N2s estimat om tidsbruk.

Flertallet påpeker videre at A og B har fremlagt timeregistreringer som gir uttrykk for et betydelig høyere timeforbruk. Flertallet legger begrenset vekt på disse, da det er adskillige uklarheter om hvilke hvilke premisser som er lagt til grunn for loggføringen, herunder om det er medtatt arbeidsoppgaver som uansett vil være en del av den alminnelige skipsfarten.

Flertallet påpeker også at det i vurderingen av arbeidsomfanget må ses hen til arbeidsoppgavene ikke bare fordeles mellom styrmann og mannskap, men også på flere skift, samt at oppgavene er av en slik karakter at det kan utføres på rolige tidspunkt fordelt utover dagen. Lagmannsretten har imidlertid ingen grunn til å tvile på at det i rushtiden kan være hektisk om bord på en ferge.

A og B har gjort gjeldende at arbeidsbelastningen for styrmennene vil bli større dersom mannskapet ikke utfører sine oppgaver. Dette er flertallet ikke enig i. Styrmennene har i henhold til rutinen det overordnede ansvaret for at oppgavene blir gjennomført. I dette ligger at styrmannen skal påse at mannskapet utfører sine arbeidsoppgaver, og om nødvendig gi instruks.

A og B har også gjort gjeldende at oppgavene knyttet til kioskdirften ikke er forenelig med de lovpålagte arbeidsoppgavene, herunder ansvaret for sjøsikkerheten. Flertallet er heller ikke enig i dette, og viser til at arbeidet med de selvbetjente kioskene vil være meget begrenset. Videre vises det til at det av overstyrmannens stillingsinstruks uttrykkelig fremgår at «*Ansvaret knytt til sjølvbetjent kiosk må likevel ikke komme i konflikt med overstyrmann sine oppgaver knytt til sikker drift av fartøyet*».

Flertallet er også enig med tingretten, som påpeker at automatisering og digitalisering er «i tiden», og påvirker arbeidsoppgaver og arbeidsformer i hele samfunnet – ikke bare i skipsfarten. Det er et trekk ved den omstilling som pågår i arbeidslivet at stadig mer automatiseres og digitaliseres. Denne utviklingen i samfunnet medfører at de fleste før eller senere vil merke endringer i arbeidshverdagen. Oppgaver forsvinner, samtidig som nye

kommer til. Ansatte frigjøres fra tidligere arbeidsoppgaver uten at det får betydning for fastlønnen. Arbeidsgiver må da, slik flertallet vurderer det, i mange tilfeller ha anledning til å pålegge nye arbeidsoppgaver, i alle fall slik denne sak ligger an, og de nye arbeidsoppgaver har til formål å opprettholde et av Fjord1 sine tradisjonelle servicetilbud.

Etter en samlet vurdering av ovennevnte finner flertallet at innføringen av selvbetjente kiosker ikke medfører betydelige endringer i styrmannens arbeidsoppgaver – verken arbeidsoppgavens art eller omfang. Endringene ligger innenfor det som er naturlig å påregne når en tar hensyn til samfunnsutviklingen og den digitaliseringen som skjer på de fleste områder. Det er verken i arbeidsavtale, tariffavtale, lovverk eller andre interne regler i rederiet satt skranker for arbeidsgivers styringsrett. De endringer i arbeidsoppgaver som de selvbetjente kioskene medfører er ikke større enn at A og B må akseptere dem.

Flertallet tilføyer at det tar utgangspunkt i at det må kreves at det er forholdsmessighet mellom virksomhetens behov for å gjennomføre endringene i arbeidsoppgavene og de ulemper endringen måtte medføre for den ansatte. Dette er et skjønn som arbeidsgiver må utøve. Domstolene bør imidlertid utvise forsiktighet med å overprøve dette skjønn. Lagmannsretten kan ikke prøve om endringene er påkrevd eller optimale, og prøvingsadgang må begrenses til å prøve saksbehandlingen innenfor de rammer som gjelder for utøvelse av styringsrett, det vil si at det foreligger et forsvarlig grunnlag for arbeidsgivers skjønn, og at skjønn ikke er vilkårlig eller basert på utenforliggende hensyn.

Slik flertallet ser det, er det ikke grunnlag for å fastslå annet enn at Fjord1 har hatt et forsvarlig grunnlag for sitt skjønn, og at skjønn ikke fremstår som vilkårlig. Saksbehandlingen opp mot at pålegget ble gitt fremstår som grundig og betryggende.

Som tingretten konkluderer flertallet med at pålegget om å utføre arbeidsoppgaver knyttet til kioskdirft er gyldig og innenfor arbeidsgivers styringsrett.

Mindretallet, meddommer tillitsvalgt Rita Jordal, har kommet til at anken fører frem. Slik mindretallet ser det, stenger arbeidsavtalene og ordlyden i disse for at pålegget ligger innenfor det Fjord1 kan pålegge styrmennene. Mindretallets vurdering er at arbeidsoppgavene er så vesensforskjellige fra styrmenns øvrige oppgaver, at det er nødvendig med egen avtale mellom arbeidsgiver og arbeidstaker for at oppgaver knyttet til kioskdirft skal være en del av arbeidsforholdet.

Mindretallet bemerker at det har i alt vært gjennomført fire møter mellom arbeidsgiver og tillitsvalgte i forbindelse med overtagelse/innføring av nye arbeidsoppgaver. Møtene har ikke ført til enighet til om hvordan disse skal implementeres, og hvem som skal utføre oppgavene. Fjord1 har valgt å legge oppgavene inn i stillingsinstruksen, og endret denne. Mindretallet påpeker at dersom man aksepterer denne fremgangsmåten, åpner man opp for å forstå partssamarbeidet i arbeidslivet og Hovedavtalen slik at dersom samarbeid ikke fører frem, kan arbeidsgiver endre stillingsinstruksen når det er nødvendig å gjøre endringer på arbeidsplassen. Mindretallet bemerker også at det kan forstås slik at begrensninger i hvilke oppgaver en arbeidsgiver ikke kan pålegge en arbeidstaker, må være spesifisert i stillingsinstruksen/arbeidsavtalen. Mindretallet er ikke enig i dette, og påpeker også at dette i så fall kan bety at arbeidsgiver kan pålegge en arbeidstaker alt som ikke er beskrevet som unntak i arbeidsavtalen.

I tråd med flertallet syn forkastes anken.

Sakskostnader

Fjord1 har vunnet saken. Hovedregelen er at en part som har fått medhold «fullt ut eller i det vesentlige», har krav på full erstatning for sine sakskostnader fra motparten, jf. tvisteloven § 20-2 første og annet ledd.

Lagmannsretten har vurdert lovens unntaksbestemmelser men kan ikke se at noen av unntakene får anvendelse. Fjord1 har krav på full erstatning for sine sakskostnader.

Advokat Weltzien har fremlagt en sakskostnadsoppgave på totalt kr 190 000. Det er ikke fremsatt innsigelser mot kravets størrelse.

Lagmannsretten finner at kravet utgjør «nødvendige kostnader», jf. tvisteloven § 20-5 første ledd, og godtar kravet. Lagmannsretten anser det korrekt å ilegge de ankende parter solidaransvar for det samlede sakskostnadsbeløp, fremfor den oppdeling som tingretten foretok.

Dommen er avsagt med slik dissens som redegjort for ovenfor.

DOMSSLUTNING

1. *Anken forkastes.*
2. *I sakskostnader for lagmannsretten betaler A og B – en for begge og begge for en – 190 000 – etthundreogtittusen – kroner til Fjord1 ASA innen 2 – to – uker fra forkynnelse av dommen.*

Som rettens leder bekrefter jeg, lagdommer Roar Klausen, ved min underskrift, at rettens øvrige medlemmer har godkjent avgjørelsens innhold, jf. lov 26. mai 2020 nr. 47 § 8 andre ledd, jf. § 7.