Registered at the EFTA Court under N° E-6/25-1
.....11.....day of .APRIL.....20.25.

NORGES HØYESTERETT

EFTA Court
- Registry -
1, rue du Fort Thüngen L-1499
Luxembourg

Sak nr. 24-047132SIV-HRET, sivil sak, anke over dom: Anmodning om rådgivende uttalelse:

1. INNLEDNING OG BAKGRUNN FOR ANMODNINGEN

(1) Norges Høyesterett anmoder med dette om en rådgivende uttalelse fra EFTA-domstolen til bruk i Høyesteretts sak nr. 24-047132SIV-HRET mellom Saga Subsea AS (ankende part for Høyesterett) og Øyvind Akselsen og Simen Marius Granlund (ankemotparter for Høyesterett). Anmodningen fremsettes etter artikkel 34 i Avtalen mellom EFTA-statene om opprettelsen av et overvåkningsorgan og en domstol.

(2) Saken for Høyesterett gjelder krav om etterbetaling av lønn. Den reiser særlig spørsmål om lov 17. juni 2005 nr. 62 om arbeidsmiljø, arbeidstid og stillingsvern mv. (arbeidsmiljøloven) § 14-12a om minst like god lønn for utleid arbeidskraft som for innleiers egne arbeidstakere gjelder for utleide arbeidstakere som utfører arbeid om bord på norskregistrerte flerbruksfartøy. Med «flerbruksfartøy» menes fartøyer som kan brukes til å utføre forskjellige forsynings- og støttefunksjoner i forbindelse med leting etter og utvinning av undersjøiske petroleumsforekomster. Alt arbeid som saken gjelder, er utført på norsk kontinentalsokkel.

(3) Arbeidsmiljøloven § 14-12a første ledd gjennomfører Europaparlaments- og rådsdirektiv 2008/104/EF 19. november 2008 om vikararbeid (vikarbyrådirektivet) artikkel 5 nr. 1 i norsk rett. Den særskilte loven om arbeid om bord på skip, lov 21. juni 2013 nr. 102 om stillingsvern mv. for arbeidstakere på skip (skipsarbeidsloven), inneholder ikke en tilsvarende bestemmelse.

(4) Partene i saken er uenige om hvorvidt virkeområdebestemmelsene i arbeidsmiljøloven og skipsarbeidsloven med forskrifter kan forstås slik at arbeidsmiljøloven, enten hele loven eller bare § 14-12a, gjelder for arbeid på flerbruksfartøy. En forutsetning for en slik forståelse synes å være at vikarbyrådirektivet gjelder for ankemotpartenes arbeid om bord på fartøyene. Saken reiser dermed spørsmål om vikarbyrådirektivets virkeområde.

2. OVERSIKT OVER SAKENS PARTER

(5) Partene i saken for Høyesterett er:

Ankende part: Saga Subsea AS

Prosessfullmektig: Advokat Thor Harald Eike
Advokatfirmaet Eurojuris Haugesund AS,

Postboks 548, 5501 Haugesund

Ankemotparter: Øyvind Akselsen og Simen Marius Granlund

Prosessfullmektig: Advokat Bjørn Inge Waage
Landsorganisasjonen i Norge (LO)
Løkkeveien 22, 4008 Stavanger

(6) Partshjelper til fordel for Akselsen og Granlund, jf. tvisteloven § 15-7: Forbundet Styrke

Prosessfullmektig: Advokat Edvard Bakke
Landsorganisasjonen i Norge (LO)
Torggata 12, 0181 Oslo

(7) Staten ved Justis- og beredskapsdepartementet er gitt tillatelse til å opptre i saken etter tvisteloven § 30-13, som blant annet gir staten rett til å opptre i saker for Høyesterett som reiser spørsmål om å sette til side eller fortolke innskrenkende regler gitt ved lov fordi reglene kan være i konflikt med bestemmelser Norge er bundet av i et internasjonalt samarbeid. Staten deltar så langt det er nødvendig for å ivareta det offentliges interesser ved den mulige regelkonflikten.

Prosessfullmektig: Regjeringsadvokaten v/advokat Helge Røstum
Postboks 8012 Dep., 0030 Oslo

3. SAKENS FAKTISKE BAKGRUNN

(8) Saga Subsea AS driver blant annet bemanningsforetak med utleie av arbeidskraft til virksomheter på land, installasjoner offshore (det vil si i petroleumsvirksomhet på kontinentalsokkelen utenfor territorialgrensen) og til oppdrag på fartøy i offshorevirksomhet. Arbeidsutleien til offshoreinstallasjoner og fartøy i offshorerelatert virksomhet utgjør hoveddelen av utleievirksomheten. Saga Subsea AS er registrert som bemanningsforetak hos Arbeidstilsynet.

(9) Akselsen ble ansatt i Saga Subsea AS i 2018 som «ROV Supervisor Offshore». (ROV er forkortelse for remotely operated vehicle.) Granlund ble ansatt i 2019, først i redusert stilling og fra 1. januar 2020 i 100 % stilling som «Rigger/Mekaniker». Både Akselsen og Granlund har senere sluttet i Saga Subsea AS.

(10) Akselsen og Granlund hadde individuelle arbeidsavtaler med Saga Subsea AS. Saga Subsea AS har aldri vært part i eller sluttet seg til noen tariffavtaler. Det var heller ingen allmengjorte tariffavtaler som dekket arbeidsforholdet til Akselsen og Granlund.

(11) Akselsen var utleid omtrent 90 % av sin arbeidstid til arbeid på flerbruksfartøy i offshorevirksomhet, og 10 % til arbeid på offshoreinstallasjoner. Granlund har vært utleid omtrent 75-80 % av sin arbeidstid til arbeid på flerbruksfartøy i offshorevirksomhet og 20-25 % til arbeid på offshoreinstallasjoner og landbaserte anlegg. Saken gjelder lønnen for periodene de arbeidet på flerbruksfartøy.

(12) I utleieperiodene har Akselsen og Granlund vært utleid til tre norsk foretak for arbeid om bord på forskjellige norskregistrerte fartøyer.

(13) Denne saken er altså avgrenset til å gjelde ansatte i et norsk bemanningsselskap som er utleid til norske foretak for arbeid om bord på norskregistrerte flerbruksfartøy i forbindelse med petroleumsvirksomhet på norsk kontinentalsokkel. I hvilken grad vikarbyrådirektivet eventuelt forplikter en EØS-stat til å gi regler om likebehandling av utleid arbeidskraft om bord på andre skip som er registrert i eller på annen måte har tilknytning til denne staten, er det av hensyn til denne saken ikke nødvendig for EFTA-domstolen å ta stilling til.

(14) Det er ikke bestridt av Saga Subsea AS at Akselsen og Granlund fikk mindre betalt enn innleieselskapenes egne ansatte, til tross for at de utførte samme arbeid.

(15) Akselsen og Granlund fremmet krav om etterbetaling av lønn fra Saga Subsea AS i medhold av arbeidsmiljøloven § 14-12a første ledd bokstav f. Etter denne bestemmelsen skal bemanningsforetak sørge for at utleide arbeidstakere sikres minst like gode lønnsvilkår som de ville hatt dersom de hadde vært ansatt hos innleier for å utføre samme arbeid.

(16) Haugaland og Sunnhordaland tingrett avsa dom 30. mai 2022, der Saga Subsea AS ble frifunnet. Akselsen og Granlund anket til Gulating lagmannsrett, som avsa dom 6. februar 2024 der Saga Subsea ble dømt til å etterbetale 153 498 kroner i lønn til Akselsen og 442 627 kroner til Granlund. Lagmannsretten kom, i motsetning til tingretten, til at arbeidsmiljøloven, herunder § 14-12a, kom til anvendelse for Akselsens og Granlunds arbeid på flerbruksfartøy.

(17) Både Saga Subsea AS og Akselsen og Granlund anket lagmannsrettens dom til Høyesterett. Anken fra Saga Subsea AS gjaldt lagmannsrettens rettsanvendelse, og ble tillatt fremmet ved Høyesteretts ankeutvalgs beslutning 3. mai 2024. Anken fra Akselsen og Granlund gjaldt lagmannsrettens vurdering av lønnskravenes størrelse, og ble ikke tillatt fremmet.

(18) Saken ble forhandlet muntlig i Høyesterett i avdeling 3. og 4. desember 2024. I rådslagning 14. januar 2025 besluttet Høyesterett i avdeling at forhandlingene i saken fortsetter, jf. tvisteloven § 9-17 andre ledd, og at det skal innhentes en rådgivende uttalelse fra EFTA-domstolen.

4. SAKENS RETTSLIGE BAKGRUNN

4.1 Relevant norsk lovgivning

(19) Det overordnede spørsmålet for Høyesterett er om arbeidsmiljøloven § 14-12a gjelder for utleide arbeidstakere som utfører arbeid om bord på flerbruksfartøy i forbindelse med petroleumsvirksomhet på norsk kontinentalsokkel. I bestemmelsens første ledd heter det:

> **«§ 14-12a. Likebehandling av lønns- og arbeidsvilkår ved utleie fra bemanningsforetak**
>
> (1) Bemanningsforetaket skal sørge for at utleid arbeidstaker minst sikres de vilkår som ville kommet til anvendelse dersom arbeidstaker hadde vært ansatt hos innleier for å utføre samme arbeid, når det gjelder:
>
> a. arbeidstidens lengde og plassering,

b. overtidsarbeid,
c. varighet og plassering av pauser og hvileperioder,
d. nattarbeid,
e. feriefritid, feriepenger, fridager og godtgjøring på slike dager, og
f. lønn og utgiftsdekning.»

(20) Arbeidsmiljøloven § 14-12a første ledd gjennomfører vikarbyrådirektivet artikkel 5 nr. 1, jf. artikkel 3 nr. 1 i norsk rett, jf. Prop.74 L (2011-2012) side 104.

(21) Arbeidsmiljøloven – deriblant § 14-12a – gjelder etter § 1-2 første ledd for «virksomhet som sysselsetter arbeidstaker, med mindre annet er uttrykkelig fastsatt i loven». Etter § 1-2 andre ledd bokstav a er «sjøfart» unntatt fra virkeområdet.

(22) For arbeidstakere som har sitt arbeid om bord på norske skip, gjelder skipsarbeidsloven, se skipsarbeidsloven § 1-2 første ledd, med noen unntak i loven selv som ikke er relevante for denne saken. Vikarbyrådirektivet artikkel 5 nr. 1 er ikke gjennomført i skipsarbeidsloven.

(23) I arbeidsmiljøloven § 1-3 er det inntatt en egen bestemmelse om arbeidsmiljølovens virkeområde for petroleumsvirksomhet til havs. I første ledd heter det at loven gjelder for «virksomhet i forbindelse med undersøkelse etter og utnyttelse av naturforekomster på havbunnen eller i dens undergrunn, i indre norske farvann, norsk sjøterritorium og den norske del av kontinentalsokkelen». Etter bestemmelsens tredje ledd kan likevel departementet «ved forskrift helt eller delvis unnta virksomhet som nevnt i første … ledd fra loven».

(24) Et slikt unntak er gitt i forskrift 12. februar 2010 nr. 158 om helse, miljø og sikkerhet i petroleumsvirksomheten og på enkelte landanlegg (rammeforskriften), der det i § 4 tredje ledd bokstav b heter:

> «Unntatt fra arbeidsmiljøloven og bestemmelser i denne forskriften som er fastsatt i medhold av arbeidsmiljøloven er
> …
> b. fartøy som utfører konstruksjons-, rørleggings- eller vedlikeholdsaktiviteter i petroleumsvirksomheten …».

(25) Ordlyden kan tilsi at fartøyene som Akselsen og Granlund arbeidet på, er innenfor kategorien fartøyer som etter forskriften § 4 tredje ledd bokstav b er unntatt fra arbeidsmiljøloven. I så fall er de i stedet omfattet av skipsarbeidsloven.

(26) Under arbeidet med gjennomføringen av vikarbyrådirektivet i arbeidsmiljøloven, og deretter under arbeidet med skipsarbeidsloven, ble det overveid om vikarbyrådirektivet gjelder for sjøfolk.

(27) I Arbeidsdepartementets proposisjon til Stortinget om endringer i arbeidsmiljøloven, Prop.74 L (2011-2012), uttalte departementet på side 22:

> «Vikarbyrådirektivet anses ikke å ha sjøfarten som sitt naturlige virkeområde. Ansatte ombord på NOR- og NIS-skip [skip registrert i henholdsvis Norsk ordinært skipsregister og Norsk internasjonalt skipsregister] er ansatt på faste tariffavtaler som ikke skiller mellom innleide og fast ansatte. Videre vil vikarbyrådirektivet ikke ha særlig praktisk betydning ved siden av konvensjonen om sjøfolks arbeids- og levevilkår (MLC 2006). Konvensjonen sikrer sjøfolks rettigheter uavhengig av ansettelsesforholdets natur og uavhengig av om vedkommende er ansatt i det aktuelle rederiet eller ansatt gjennom et

> rekrutterings- eller formidlingsbyrå registrert innenfor eller utenfor en konvensjonsstat så lenge vedkommende arbeider ombord på et fartøy registrert i en konvensjonsstat. Konvensjonen er ratifisert av Norge, men har enda ikke trådt i kraft. Blant annet på bakgrunn av EUs støtte til MLC 2006 forventes det imidlertid at konvensjonen vil tre i kraft i løpet av 2013.»

(28) Nærings- og handelsdepartementet sluttet seg til Arbeidsdepartementets syn i den etterfølgende proposisjonen til Stortinget om skipsarbeidsloven, Prop.115 L (2012-2013), og uttalte videre på side 106:

> «Det er fra Sjømannsorganisasjonene, LO og Unio gitt uttrykk for at reglene om likebehandling bør innføres i skipsarbeidsloven. Departementet ser på nåværende tidspunkt, også ut fra tidsmessige hensyn, at det ikke er anledning til å gå ytterligere inn på regler om likebehandling og regler om innleie av sjøfolk. Departementet vil imidlertid følge utviklingen nøye og i samarbeid med arbeidslivets organisasjoner vurdere dette spørsmålet senere. Det vises i denne sammenheng til uttalelsen fra utvalget om at dersom det skulle vise seg at innleie undergraver det organiserte arbeidslivet og fører til sosial dumping, anbefales det å vurdere en nærmere regulering av innleie.»

(29) Lovgivningen – både arbeidsmiljøloven og skipsarbeidsloven – synes altså basert på en forutsetning om at vikarbyrådirektivet ikke gjelder for sjøfarten, eller at spørsmålet i alle fall er uavklart.

(30) At arbeidsmiljøloven ikke anses å gjelde for flerbruksfartøy i petroleumsvirksomhet, er senere kommet til uttrykk i melding til Stortinget fra Arbeids- og sosialdepartementet 6. april 2018 om Helse, miljø og sikkerhet i petroleumsvirksomheten, Meld. St. 12 (2017–2018). I kapittel 4.6.2 med overskriften «Flerbruksfartøy» heter det at «arbeidsmiljøloven gjelder for alle innretninger, faste og flytende, som har direkte kontroll over brønner» og «floteller (boliginnretninger)», men ikke «forsynings- og hjelpefartøy for petroleumsvirksomheten». Om flerbruksfartøy spesielt er det uttalt at «arbeidsvilkårene for de ansatte om bord reguleres av skipsfartslovgivningen i landet hvor skipet er registrert ('flaggstatsprinsippet')».

(31) Dersom arbeidsmiljøloven § 14-12a ikke gjelder for arbeid om bord på flerbruksfartøy på norsk kontinentalsokkel, kommer prinsippet om likebehandling i vikarbyrådirektivet artikkel 5 nr. 1 følgelig ikke til anvendelse for Akselsens og Granlunds arbeid på flerbruksfartøy.

(32) På denne bakgrunn reiser saken spørsmål om arbeid på flerbruksfartøy i forbindelse med petroleumsvirksomhet på norsk kontinentalsokkel er omfattet av vikarbyrådirektivet. Hvis svaret er ja, blir spørsmålet for Høyesterett om nasjonale tolkningsprinsipper kan gi grunnlag for en annen løsning enn den som ut fra fremstillingen ovenfor kan synes å følge av de norske lov- og forskriftsbestemmelsene. Hvorvidt, og i så fall hvordan, det er mulig, er et vesentlig spørsmål i saken for Høyesterett. Ettersom det er et spørsmål om tolkning og anvendelse av norsk rett, går imidlertid Høyesterett ikke nærmere inn på dette spørsmålet her.

4.2 Vikarbyrådirektivet mv.

(33) Vikarbyrådirektivet er gjort til del av EØS-avtalen gjennom vedlegg XVIII nr. 32k. Artikkel 5 nr. 1 første underledd har denne ordlyden:

> «**Artikkel 5. Prinsippet om likebehandling**

De grunnleggende arbeids- og ansettelsesvilkårene for vikarer skal så lenge oppdraget hos et brukerforetak varer, minst tilsvare de vilkår som ville gjelde dersom de hadde blitt ansatt direkte av vedkommende foretak for å utføre det samme arbeidet.»

(34) Virkeområdebestemmelsen i vikarbyrådirektivet artikkel 1 er generell og sier ingenting om arbeid om bord på skip. Artikkel 1 nr. 1 og 2 lyder:

«**Artikkel 1. Virkeområde**

1. Dette direktiv får anvendelse på arbeidstakere som har en arbeidsavtale eller et arbeidsforhold med et vikarbyrå, og som leies ut til brukerforetak for å arbeide midlertidig under deres tilsyn og ledelse.

2. Dette direktiv får anvendelse på offentlige og private foretak som er vikarbyråer eller brukerforetak som driver økonomisk virksomhet, uansett om de driver med fortjeneste som formål.»

(35) Heller ikke i fortalen til vikarbyrådirektivet er forholdet til sjøfarten omtalt. Formålet med direktivet er angitt slik i artikkel 2:

«**Artikkel 2. Formål**

Formålet med dette direktiv er å sikre vern av vikarer og å forbedre kvaliteten på vikararbeid ved å sikre at prinsippet om likebehandling, som fastsatt i artikkel 5, anvendes på vikarer og ved å anerkjenne vikarbyråer som arbeidsgivere, samtidig som det tas hensyn til behovet for å opprette egnede rammer for bruk av vikararbeid med sikte på å bidra effektivt til å skape arbeidsplasser og til å utvikle fleksible arbeidsformer.»

(36) Sjøfolks rettigheter er regulert i andre rettsakter, blant annet Rådsdirektiv 2009/13/EF 16. februar 2009 om gjennomføring av avtalen inngått av Sammenslutningen av skipsredere i Den europeiske union (ECSA) og Den europeiske transportarbeiderføderasjon (ETF) i tilknytning til konvensjonen om sjøfolks arbeids- og levevilkår, vedtatt 23. februar 2006 av Den internasjonale arbeidsorganisasjon (Maritime Labour Convention (MLC)). Dette direktivet er gjort til del av EØS-avtalen gjennom vedlegg XVIII nr. 32j.

(37) I en rapport av august 2011 fra en ekspertgruppe nedsatt av Kommisjonen i forbindelse med gjennomføringen av vikarbyrådirektivet i EU- og EØS-EFTA-statene, er følgende uttalt på side 5-6:

«**Does the Directive apply to seafarers?**

The Agreement concluded by the European Community Shipowners' Association (ECSA) and the European Transport Workers' Federation (ETF) on the Maritime Labour Convention, 2006, annexed to Directive 2009/13/EC, defines the term 'seafarer' as meaning any person who is employed or engaged or works in any capacity on board a ship other than one which navigates exclusively in inland waters or waters within, or closely adjacent to, sheltered waters or areas where port regulations apply.

Directive 2008/104/EC does not exclude seafarers from its scope. However, seafarers carry out their duties under very specific working conditions, partly in international waters and in a sector characterized by the provision of manpower through 'manning

agencies'. Therefore, the situation of seafarers raises legal questions about the concrete effects of the agency work Directive on this particular profession.

Furthermore, the case of seafarers raises the issue of the determination of the law applicable to their employment contracts. This question is not regulated by Directive 2008/104/EC but Regulation (EC) No 593/2008 of 17 June 2008 on the law applicable to contractual obligations ('Rome I') establishes criteria to be applied in that respect.

Therefore the complex issue of the applicability of the Directive to seafarers needs to be assessed on a case-by-case basis by taking into account a number of relevant criteria.»

5. PARTENES ANFØRSLER OM SPØRSMÅLET SOM FORELEGGES

5.1 Saga Subsea AS

(38) Saga Subsea AS anfører i korte trekk:

«Det legislative formålet med vikarbyrådirektivet var å opprette en ramme for vern av vikarer, som sikrer likebehandling med fast ansatte i innleievirksomhetene, samtidig som den respekterer mangfoldet i arbeidsmarkedene og forholdet mellom partene i arbeidslivet. Artikkel 3 nr. 1 bokstav a definerer arbeidstaker som enhver person som i vedkommende medlemsstat er vernet som arbeidstaker etter nasjonal arbeidsrett. Arbeidstakerbegrepet har i EØS-retten generelt ikke et entydig innhold, men formuleringen i vikarbyrådirektivet viser til en nasjonal definisjon av arbeidstaker.

Forpliktelsen som hviler på EØS-staten, vil dermed være å sikre at de personer og grupper som omfattes av det nasjonale arbeidstakerbegrepet, sikres rettighetene etter direktivet. Det sentrale og grunnleggende ved vikarbyrådirektivet fremkommer i artikkel 5 nr. 1, som fastslår at de fundamentale arbeids- og ansettelsesvilkårene for vikarer minst skal tilsvare de vilkår som gjelder dersom arbeidstakeren ble ansatt direkte hos innleieforetaket. Samtidig er det anledning til å fravike lønn mv. under forutsetning av at arbeidstakeren er tilstrekkelig vernet, jf. artikkel 5 nr. 2-4.

Hensynet til fleksibilitet og de særegne hensynene som gjør seg gjeldende for arbeidstakere (herunder vikarer) som er ansatt i norske bemanningsbyråer, men som utfører arbeid så vel innenfor som utenfor den norske territorialgrensen, medfører at det er naturlig og riktig å ha en tilnærming som ivaretar nettopp disse hensynene og behovet for fleksibilitet. Arbeidstakere som er definert som sjøfolk, utfører sine oppgaver under svært spesifikke arbeidsforhold, delvis i internasjonalt farvann og i en sektor som for øvrig er preget av bemanning gjennom mannskapsbyråer. Det nasjonale arbeidstakerbegrepet synes derfor ikke å være passende, men blir utfordret av de karakteristiske særtrekkene som knytter seg til så vel arbeidstakerne i bemanningsbyråene som bemanningsbransjen.

Sjøfarten er gjennomregulert av nasjonal særlovgivning som hensyntar de spesielle forholdene som gjør seg gjeldende innenfor skipsfarten. Skipsarbeidsloven har som formål å sikre trygge ansettelsesforhold og likebehandling i arbeidslivet til sjøs, jf. skipsarbeidsloven § 1 bokstav a). Loven inneholder bestemmelser som begrenser virkeområde til å gjelde arbeidstakere som har sitt arbeid om bord på norske skip og ikke dersom arbeidet bare utføres mens skipet ligger i havn, jf. § 1-2 første og annet ledd. Den er i hovedsak ufravikelig, med noen unntak knyttet til skip registrert i NIS, jf. § 1-3. I tillegg til at loven regulerer

arbeidsgivers plikter, midlertidig ansettelse og lønn, jf. blant annet §§ 2-4, 3-4 og kapittel 4, omhandler lovens bestemmelser øvrige forhold ved ansettelse og arbeidet.

I tillegg til det nasjonale regelverket, er sjøfolk sikret et grunnleggende og detaljert vern om sine rettigheter via internasjonale reguleringer som MLC-konvensjonen, International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW-konvensjonen) og The International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS-konvensjonen). MLC-direktivet er gjort til del av EØS-avtalen ved vedlegg XVIII nr. 32j.

De grunnleggende formålene bak vikarbyrådirektivet er med dette vel ivaretatt gjennom nasjonal og internasjonal spesiallovgivning, som må anses å ligge innenfor den fleksibiliteten og respekten for mangfoldet i arbeidslivet som vikarbyrådirektivet også skal ivareta. Ved gjennomføring av vikarbyrådirektivet i nasjonal lovgivning er dette sentrale forhold den enkelte medlemstat vil være berettiget til å hensynta i sin vurdering av om og eventuelt i hvilken utstrekning det er ønskelig å gjøre vikarbyrådirektivet gjeldende også for sjøfarten.

Basert på de særegne forholdene som gjør seg gjeldende for arbeidstakere innen skipsfart, herunder arbeidssted, reise til/fra fartøyet, arbeidsforhold og organiseringen av dette, har ikke vikarbyrådirektivet sjøfarten som et naturlig virkeområde. Direktivet vil heller ikke ha noen praktisk betydning ved siden av MLC-konvensjonen, som trådte i kraft 20. august 2013.

Saga Subsea AS anfører etter dette at vikarbyrådirektivet artikkel 5 ikke skal tolkes slik at bestemmelsen gjelder for arbeidstakere ansatt i et bemanningsforetak hjemmehørende i en EØS-stat i den perioden de er utleid til arbeid for foretak hjemmehørende i samme EØS-stat om bord på fartøy i forbindelse med petroleumsvirksomhet på vedkommende stats kontinentalsokkel. Dette som en følge av at arbeidstakeren er tilstrekkelig vernet gjennom øvrig lovgivning og folkerettslige forpliktelser, og at hensynene bak vikarbyrådirektivet dermed er ivaretatt via andre rettsakter.

Det gjøres gjeldende at det generelle spørsmålet om EØS-avtalens geografiske virkeområde i forhold til EØS-statenes kontinentalsokler, og tolkingen av dens artikkel 126 i så måte, ikke er relevant for saken for EFTA-domstolen. Under enhver omstendighet tiltrer Saga Subsea AS statens anførsler på dette punkt, inntatt i avsnitt 41 nedenfor.»

5.2 Øyvind Akselsen og Simen Marius Granlund

(39) Øyvind Akselsen og Simen Marius Granlund har i korte trekk gjort gjeldende:

«Vikarbyrådirektivet gjelder for sjøfolk. Dette understøttes av ordlyden, men også av formål, kontekst og tilblivelseshistorikken. Direktiver på arbeidsrettsfeltet er generelt utformet og gis i utgangspunktet generell anvendelse på alle bransjer og alle arbeidstakerkategorier. Unntak fra dette krever at det foreligger klare holdepunkter i andre relevante rettskilder, og slike unntak foreligger ikke.

Ut fra en naturlig forståelse av direktivets *ordlyd,* både hovedregelen og unntaksmulighetene, er det ikke noen holdepunkter for at sjøfolk eller sjøfarten kan være unntatt. Hvis sjøfolk skulle vært unntatt vikarbyrådirektivet, måtte en forventet at dette fremkom av ordlyden.

Formålet med direktivet er å beskytte arbeidstakere som leies ut av et vikarbyrå, og anerkjenne vikarbyråer som arbeidsgiver, jf. artikkel 2. Formålsangivelsen omfatter enhver arbeidstaker og ethvert vikarbyrå. Det er ikke holdepunkter eller grunnlag for å hevde at vikarer som er sjøfolk, eller sjøfart, skal være unntatt.

Det foreligger heller ikke forhold ved vikarbyrådirektivets *tilblivelse og kontekst* som tilsier at sjøfolk unntas fra direktivets virkeområde. Tvert imot ble vikarbyrådirektivet vedtatt etter en langvarig prosess, hvor det parallelt ble arbeidet med sosial- og arbeidsmarkedslovgivningen innenfor sjøfarten i EU, med mål om å skape flere og bedre jobber. EU kommisjonens meddelelse av 10.10.2007 – *Nyvurdering af social- og arbejdsmarkedslovgivningen med henblik på at skabe flere og bedre job inden for søfartserhvervet i EU* – medførte et fokus på bedring av sjøfolks arbeidsvilkår som hadde konsekvenser for all fremtidig EU-lovgivning om sosial- og arbeidsmarkedsforhold. Konteksten innebærer at et eventuelt unntak for sjøfart fra vikarbyrådirektivets virkeområde blant annet hadde fordret en grundig analyse og begrunnelse.

Videre vises det til Europaparlamentets og Rådets direktiv (EU) 2015/1794 af 6. oktober 2015 om ændring af Europa-parlamentets og Rådets direktiv 2008/94/EF, 2009/38/EF og 2002/14/EF samt Rådets direktiv 98/59/EF og 2001/23/EF for så vidt angår søfarende – det såkalte Endringsdirektivet. Hensikten med endringsdirektivet var å styrke sjøfolks rettigheter, og i alt fem direktiv hvor det tidligere var unntak for sjøfolk ble endret. Vikarbyrådirektivet var ikke berørt eller nevnt i prosessen som ledet opp til at Endringsdirektivet ble vedtatt. Dersom vikarbyrådirektivet gjorde unntak for, eller åpnet for å gjøre unntak for, sjøfart, så er det naturlig å anta at vikarbyrådirektivet burde vært blant de som ble vurdert endret.

Vikarbyrådirektivet er videre innført for sjøfolk i andre EØS-lands regelverk, slik som for eksempel Sverige og Finland.

Vikarbyrådirektivet oppstiller i seg selv ingen angivelse av sitt *geografiske virkeområde*. I ekspertgruppens rapport fra august 2011 jf. avsnitt 37 ovenfor, påpekes det på side 5 at

> «the mere fact that the activities are carried out outside the territory of the EU in itself is not sufficient to exclude the application of EU rules, provided that the employment relationship retains a sufficiently close link with EU law (see for instance judgment of 30 april 1996 in the case C-214/94, Boukhalfa …»

I den grad det er nødvendig å ta stilling til vikarbyrådirektivets geografiske virkeområde – om vikarbyrådirektivet kan anvendes på kontinentalsokkelen – anføres det at EØS-avtalen anvendelsesområde må avgjøres etter funksjonelle kriterier, på samme måte som i EU-retten. Det er ikke grunnlag for å hevde at EØS-avtalen artikkel 126 utgjør en geografisk skranke for pliktig anvendelse av EØS-avtalen på norsk kontinentalsokkel.

Under enhver omstendighet vil vikarbyrådirektivet være anvendelig på kontinentalsokkelen i herværende sak, under henvisning til EU-rettens lære om «tilstrekkelig nær tilknytning», jf. EFTA-domstolens rådgivende uttalelse i E-8/19 *Scanteam*, avsnitt 66-70. Konkret for herværende sak vises det til EØS-avtalen protokoll 4, artikkel 3 nr. 1 bokstav l, hvori fremgår

at EØS-avtalen omfatter «products extracted from the seabed or below the seabed which is situated outside its territorial sea but where it has exclusive exploitation rights».

Virksomheten om bord på de aktuelle flerbruksfartøy har tilstrekkelig nær tilknytning til produksjonen av petroleum som omfattet av EØS-avtalen protokoll 4. Det vises for så vidt også til EU-domstolens avgjørelser i bl.a. Weber (C-37/00) og Salemink (C-347/10).»

5.3 Forbundet Styrke

(40) Forbundet Styrke har sluttet seg til anførslene fra Øyvind Akselsen og Simen Marius Granlund.

5.4 Staten ved Justis- og beredskapsdepartementet

(41) De merknader som Staten ved Justis- og beredskapsdepartementet har inngitt, går i korte trekk ut på:

«Vikarbyrådirektivet gjelder ikke for skipsarbeidere. Ordlyden er taus med hensyn til om direktivet gjelder skipsarbeidere. Dette er heller ikke kommentert i fortalen. Arbeidsforholdene til sjøs skiller seg imidlertid vesentlig fra de på land, og dette gjenspeiles av at sjøfolks rettigheter i stor utstrekning har vært og er særskilt regulert i egne rettsakter.

Dersom direktivet skulle gjelde for skipsarbeidere, ville man i lys av denne særreguleringen forvente at det fremkom uttrykkelig av direktivet selv. Tausheten indiker at det ikke er tilfelle, og at rettsaktene om sjøfolks arbeidsvilkår er *lex specialis*.

Det verneformålet som ligger til grunn for direktivet, leder ikke til en annen tolkning, ettersom det må legges til grunn at EU-lovgivers forutsetning har vært at verneformålene ivaretas av de rettsaktene som spesielt gjelder til sjøs.

Direktiver på arbeidslivsområdet som gjelder for sjøfolk inneholder uttrykkelige regler om dette, se arbeidstidsdirektivet (direktiv 2003/88/EF) artikkel 1(3) andre ledd og arbeidsvilkårsdirektivet (direktiv 2019/1152/EF) artikkel 1(8). Dette er ikke tilfelle for vikarbyrådirektivet.

Direktivet kommer uansett ikke til anvendelse på arbeid om bord på skip på den norske kontinentalsokkelen. Det følger av EØS-avtalen artikkel 126 at avtalen er avgrenset til Norges «territorium», som etter en etablert betydning i internasjonal rett ikke omfatter kontinentalsokkelen. Bestemmelsens forhistorie og kontekst bekrefter at det var et bevisst valg ved inngåelsen av EØS-avtalen at virkeområdet er annerledes enn i EU.

Den aktuelle aktiviteten har i dette tilfellet heller ikke tilstrekkelig nær tilknytning til EØS-området, sml. EFTA-domstolens sak E-8/19 *Scanteam*. Saken gjelder lønnskrav for periodene om bord på flerbruksfartøy, det vil si utelukkende under arbeid på kontinentalsokkelen.»

6. SPØRSMÅL TIL EFTA-DOMSTOLEN

(42) Med utgangspunkt i den faktiske og rettslige situasjonen beskrevet ovenfor, ber Høyesterett om EFTA-domstolens svar på følgende spørsmål:

> Skal Europaparlaments- og rådsdirektiv 2008/104/EF 19. november 2008 om vikararbeid (vikarbyrådirektivet) artikkel 5 tolkes slik at bestemmelsen gjelder for arbeidstakere, ansatt i et bemanningsforetak hjemmehørende i en EØS-stat i den perioden de er utleid til arbeid for foretak hjemmehørende i samme EØS-stat om bord på fartøy i forbindelse med petroleumsvirksomhet på vedkommende stats kontinentalsokkel?

Oslo, 11. april 2025

(sign.)

Henrik Bull
høyesterettsdommer