



DRAMMEN TINGRETT

DOM

Avsagt: 19.03.2014 i Drammen tingrett, Drammen

Saksnr.: 13-105906TVI-DRAM

Dommer: tingrettsdommer Trygve Øydne

Saken gjelder: Rettslig prøving av om en varslet boikott er lovlig

Norsk Transportarbeiderforbund

Advokat Christopher Hansteen
Advokat Sigurd-Øyvind Kambestad

mot

Holship Norge AS

Advokat Nicolay Skarning
Advokat Ane Bergo

DOM

På vegne av Norsk Transportarbeiderforbund (senere NT eller saksøkeren) tok advokat Christopher Hansteen ut stevning den 12.6.2013 mot Holship Norge AS ved Drammen tingrett for å få «avgjort om en varslet boikott er lovlig, jf. boikottloven § 3 første ledd».

Saken hadde også en «forløper» i et søksmål fra Holship Norge AS mot Administrasjonskontoret for havnearbeid i Drammen og Drammen bryggearbeiderforbund med krav om erstatning for ulovlig blokade. Nærmere om sammenhengen nedenfor. Sakene har vært behandlet parallelt.

Holship Norge AS (senere Holship eller saksøkte) innga ved advokat Nicolay Skarning tilsvare den 3.7.2013. I tilsvaret var i tillegg til selve saken, også tatt opp et prosessuelt tema, forening av de to nevnte sakene.

NT på sin side anmodet om at saken vedrørende lovligheten ble berammet først og motsatte seg forening.

Saksforberedende dommer hadde holdt planmøte i erstatningssaken den 27.6.2013, hvor det var foregrepet at det også ville komme et eget søksmål om lovligheten av boikotten. De prosessuelle temaene som partene under saksforberedelsen brakte frem, ble imidlertid ikke avklart.

Holship ba også om at saken først ble forelagt Efta-domstolen for uttalelse. Holship fastholdt at sakene burde forenes.

Etter omfattende saksforberedelse, hvor begge parter fastholdt sine synspunkter besluttet retten at saken skulle behandles uten foreleggelse for Eftadomstolen. Det ble også besluttet at sakene skulle berammes suksessivt uten forening, og med boikottsaken først. Hovedforhandling ble berammet til avholdelse henholdsvis 13.1.2014 over 4 dager og 21.1.2014 over 3 dager.

Hovedforhandling i den foreliggende sak, som forenklet kalles boikottsaken, ble avholdt over fire dager, med parts og vitneforklaringer. Det henvises til rettsboken. Partenes dokumentasjon er på vanlig måte markert i det faktiske utdraget med rødt og blå strek i margen. Under avslutning av forhandlingene påpekte administrator et par utsnitt fra dokumentasjonen som retten var blitt oppmerksom på under selve forhandlingene, men som partene hadde unnlatt å gå særskilt inn på. Som følge av dette ba NT i etterkant om reassumering av forhandlingene. Da rettens formål ikke var å invitere partene inn i ytterligere prosess, men bare bevisstgjøre farene ved at dokumentasjon av og til fremtrer som selektiv, har retten ikke sett behov for å reassumere. Retten viser for øvrig til at de nevnte sitatene ikke har utslagsgivende betydning for rettens vurderinger.

Det er ikke gjennomført mekling i forliksrådet. Denne type saker er unntatt fra mekling.

Oversikt over hva saken rettslig gjelder:

I brev av 10.4.2013 krevde NT tariffavtale for losse- og lastearbeider ved Drammen havn. Brevet ble ikke besvart av Holship. Kravet ble fulgt opp i to nye brev, henholdsvis 26.4.2013 og 15.5.2013 og med frivillig mekling hos Riksmekleren. Vedlagt det første brevet var Rammeavtalen om fastlønnssystem for losse- og lastearbeidere, avtale 190, mellom Landsorganisasjonene i Norge/ Transportarbeiderforbundet på den ene siden og Næringslivets hovedorganisasjon/ NHO Logistikk og Transport på den annen side, vedlagt. I påminnelsesbrevet av 15.5.2013 var det også varslet boikott/ blokade og vist til Høyesteretts dom i Sola Havn saken i Rt 1997 side 334. Det ble samtidig opplyst at Riksmekleren ville bli varslet. Riksmekleren kalte partene inn til mekling den 3.6.2013. Meklingen førte ikke frem. I brev av 11.6.2013 opprettholdt NT kravet om tariffavtale og varslet samtid boikott. Brevet hadde bl.a. følgende tekst:

«Norsk Transportarbeiderforbund fastholder kravet om tariffavtale og vedlegger Rammeavtale som forhandlingsutspill. Avtalen innebærer blant annet at Holship må bestille losse- og lastarbeider fra Losse- og lastekontoret i Drammen. Vi presiserer at Rammeavtalen gjelder både innenriks og utenriks sjøfart. Som systemet er med den ordinære Rammeavtalen i havnene, må Rammeavtalen for Holship utfylles med en tilpasningsavtale for Drammen havn.

Norsk Transportarbeiderforbund vil samtidig understrek at forbundet også er villige til å forhandle om rimelige løsninger slik at andre arbeidstakere blir minst mulig skadelidende som følge av gjennomføringen av Norsk Transportarbeiderforbunds tariffkrav.

Ettersom Holship har avvist ethvert krav om tariffavtale fra Norsk Transportarbeiderforbund fastholder vi varselet om blokade av skipsanløp i Drammen havn der Holship er involvert i lossing- og/eller lasting. Formålet med blokaden er å oppnå tariffavtale, herunder å få avtalefestet prinsippene om fortrinnsrett i den ordinære Rammeavtalen § 2 nr 1 i forhold til den losse- og lastevirksomhet Holship driver i Drammen havn. Når det gjelder lovligheten av blokade i slike tilfeller vises det til Høyesteretts avgjørelser i Sola Havnsaken, se Rt. 1997 side 337."

I brevet ble det anført at boikott ikke ville være rettstridig, men at forbundet ville reise sak for å få avgjort om den varslede boikotten er lovlig. Det ble også opplyst at boikott villle bli iverksatt etter at retten hadde tatt stilling til lovligheten.

Holship hadde ikke klargjort sine synspunkter i korrespondansen før det ble tatt rettslige skritt, men i stevningen av 2.5.2013 i sak 13-078084TVI-DRAM, forenklet kalt erstatningssaken, var det fremmet krav om erstatning for ulovlig blokade 5. og 8.4.2013. Motpart i den saken og saksøkt var Administrasjonskontoret for Havnearbeid i Drammen og Drammen Bryggearbeiderforbund, en "lokal avdeling" av NT. Holship gjorde gjeldende

at det betinget erstatning at selskapet «den 5. og 8.4.2013 ble hindret i å losse henholdsvis skipene Carten Maria og Klevstrand». Det var bl.a. gjort gjeldene at boikott var rettstridig både ut i fra formaljuridiske forhold som knyttet seg til manglende varsling og manglende begrunnelse og ut i fra en rettslig forståelse av boikottlovens materielle bestemmelser i § 2. Holship gjorde gjeldende at selskapet hadde rett til ikke å forplikte seg til Rammeavtalen og at den for øvrig heller ikke «har anvendelse for Holships virksomhet».

I tilsvar av 12.6.2013 fra advokat Christopher Hansteen på vegne av Drammen Bryggeriarbeiderforbund ble det erkjent «ansvar for ulovlig boikott den 05.04.13 og den 08.04.13.» Partene har etter omfattende saksforberedelse blitt enig om at saken kan avsluttes og at Bryggeriarbeiderforbundet skulle betale erstatning til Holship. Partene har imidlertid blitt uenig om hvordan saken skal avsluttes, med dom eller kjennelse for hevning, noe som forenklet sagt har mest tilknytning til saksomkostningene.

I tilsvar av 24.6.2013 fra advokat Gerd Egede-Nissen på vegne av Administrasjonskontoret ved Drammen Havn ble det gitt uttrykk for denne parten var «enig at disse to blokadene var ulovlige», men det var allikevel påstått avvisning/ frifinnelse. Grunnlaget for dette behøver retten ikke referere her. Denne del av saken har uansett funnet en løsning ved at partene inngikk utenrettslig forlik og den 2.1.2014 innga felles prosesskriv om hevning av saken.

Saksøkeren har i det vesentligste gjort gjeldende:

Boikotten ble varslet i brev av 11.6.2013. Boikotten som ble varslet er lovlig. Den varslede boikotten rammes ikke av noen av rettstridsalternativene i boikottloven § 2. Når krav om tariffavtale ble avvist, er boikott et arbeidsrettslig kampmiddel som lovlig kan iverksettes. Tvistens opphav er en interessetvist, hvorvidt Holship skal tiltre tariffavtalen som egen avtalepart.

Høyesterett har i Rt 1997 s 334 – Sola Havn saken – lagt til grunn at boikott fra en arbeidstakerorganisasjon overfor en bedrift med det formål å oppnå tariffavtale, generelt sett vil ha et lovlig formål. Sola Havn saken gjaldt boikott med det å formål å få gjennomført Rammeavtalen om fastlønnssystem for losse- og lastearbeidere. Som i Sola Havn-saken er formålet med boikotten å oppnå gjengs vilkår for det losse- og lastearbeid som blir utført for saksøkte.

Den varslede boikotten er ikke i strid mot EØS-avtalens artikler 36, 53 og 54.

Saken gjelder en interessetvist med boikott av virksomhet i Norge. En slik boikottaksjon har ikke et grenseoverskridende preg som gjør at EØS-retten er anvendelig. Under enhver omstendighet forfølger boikotten et formål som faller utenfor anvendelsesområde for EØS-rettens konkurranseregler slik det er lagt til grunn av EU-domstolen i sak C-67/96, EFTA-domstolen i sak E-8/00 og Arbeidsrettens dom i ARD-2002 s. 90. EØS anførsler svarende til saksøktes, førte ikke frem i Sola Havn saken eller i Oslo tingretts dom av 10.9.2013 (Risavika).

Den varslede boikotten bryter ikke med organisasjonsfriheten i internasjonale konvensjoner. Det er ikke organisasjonstvang. Boikott varsles ikke for å få til organisering av arbeidstaker.

Boikott vil ikke være uforholdsmessig. Negative konsekvenser for den arbeidsgiveren som arbeidskampen er rettet mot vil uansett bli beskjedne. Skip kan anløpe andre havner enn Drammen havn, og det kan brukes andre aktører til transport.

Interesseavveiningen må bli den samme som i Sola Havn saken hvor det var en tilsvarende boikottoppfordring med et tilsvarende boikottformål, med samme type skadevirkninger. Interesseavveiningen må derfor bli den samme i saken her som i Sola Havn-saken.

Saksøkerens påstand:

1. Den boikott som er varslet i Norsk Transportarbeiderforbunds brev av 11.06.13 til Holship Norge AS, er lovlig.
2. Holship Norge AS v/ styrets leder dømmes til å betale sakens omkostninger.

Saksøkte har i det vesentligste gjort gjeldende:

Boikotten som varslet fra Norsk Transportarbeiderforbund i brev av 11.6.2014 er ulovlig fordi NT ikke har noe lovlig tariffavtalekrav overfor Holship.

Grensen mellom lovlig og ulovlig boikott er regulert av boikottloven av 1947 og for den foreliggende sak rettstridig etter lovens § 2 bokstav a og c, etter bokstav a fordi den har et rettstridig formål eller ikke kan nå sitt mål uten å føre til et rettsbrudd og etter bokstav c fordi det oppstår skade for vesentlige samfunnsinteresser. Det anføres at rammeavtalens virkeområde ikke har anvendelse for Holships virksomhet og NT ikke har medlemmer hos Holship. ILO konvensjon 137 er ikke lovmessig implementert i norsk rett og kan ikke binde Holship på noen måte eller gi grunnlag for det monopol NT etablerer, et monopol som bygger på organisasjonsplikt. Boikottens formål innebærer brudd på Holships avtalefrihet til valg av tjenesteleverandør og praktiseringen av rammeavtalen strider mot forbudet mot misbruk av dominerende stilling og forbudet mot konkurransebegrensende avtaler. Det pekes på konkurranseloven §§ 10 og 11 og EØS avtalen artikkel 53 og 54. Unntaket i konkurranseloven § 3 finner ikke anvendelse. Det vil også være brudd på EØS-avtalens bestemmelser om fri etableringsrett, jf. EØS avtalens artikkel 31 og 34. Boikotten vil medføre brudd på etablert praksis mellom partene. Holship har i ca. 13 år losset og lastet skip ved Drammen havn uten å være tilsluttet rammeavtalen, noe som anses som akseptert praksis. Boikotten vil ramme Holship sine egne ansatte. Om det tilbys overgang til Administrasjonskontoret må de med dagens praksis melde seg i NT i strid med organisasjonsfriheten, jfr. EMK art. 11, noe som er urettmessig. Boikott vil få konsekvenser for Holships økonomi. Dersom Holship ikke får benytte egne ansatte vil

dette sannsynligvis resultere i nedbemanninger i bedriften. Administrasjonskontoret har ikke tilstrekkelig kapasitet til å utføre lossing og lasting av alle skip som ankommer Drammen havn og har ikke saklig grunn til å kreve at Holshipsk skal signere Rammeavtalen. Administrasjonskontoret er ikke avhengig av oppdrag fra Holship for å sysselsette sine ansatte. Boikottens formål, å tvinge Holship til å slutte seg til rammeavtalen innebærer styrking av den dominerende posisjon og brudd på EMK art. 11 nr 1 og den europeiske sosialpakt art 5 og er med på å understøtte et system med ineffektive havner i strid med vesentlige samfunnsinteresser.

Saksøktes påstand:

1. Boikott varslet i Norsk Transportarbeiderforbunds brev av 11. juni 2013 til Holship Norge AS er ulovlig.
2. Norsk Transportarbeiderforbund dømmes til å betale sakens omkostninger.

Rettens bemerkninger:

Saken reiser en del juridiske problemstillinger. Noen av disse er rettslig sett av ny dato og veiledning for vurderinger vil ikke finnes i boikottloven som angir de rettslige rammene for saken i lovens § 2 bokstav a og c. Det understrekes dog allerede her i innledningen at det er lovligheten av den varslede boikotten som er temaet for prøvingen.

Varselbrevet av 11.6.2013 er for det mest sentrale innholdet referert foran. Slik retten ser det er varslingen formell korrekt utført. Den formelle delen av saken gir ikke grunn til bemerkninger. Saksøkte har imidlertid gjort gjeldende at de ulovlige blokadene 5. og 8.4.2013 må sees som del av saken. Retten er ikke enig i det. Selv om Drammen Bryggeriarbeiderforbund er tilsluttet NT er det ikke grunnlag for hverken identifikasjon eller å se på aktivitetene den 5. og 8.4.2013 som utført på vegne av eller i henhold til beslutninger fra NT. Retten mener at det ikke er noen som helst grunn til å se på forløpet i april som del av den varslede boikotten. Sakene må faktisk og rettslig behandles hver for seg og få rettslige løsninger basert på individuelle vurderinger. Slik retten ser det vil det alltid kunne forekomme impulsaksjoner og aktiviteter i arbeidslivet som er situasjonsbestemt og som kanskje ikke har fått en nøye drøftelse med juridiske rådgivere eller med sentrale organisasjonsledd innenfor fagbevegelsen. Ansvar ved urettmessige aktiviteter, slik som blokade fort kan fremstå, må plasseres der hvor beslutninger er gjort og der hvor det reelle ansvaret for selve aktiviteten ligger. De ulovlige blokadene den 5. og 8.4.2013 får således ikke rettslig betydning for vurderingen av om iverksettelse av en ennå ikke igangsatt boikott, slik som varslet i brevet av 11.6.2013, er berettiget i en interessekonflikt mellom NT og Holship om inngåelse av tariffavtale. Som støtte for dette bemerkes også at Drammen Bryggeriarbeiderforbund rettslig sett må vurderes som en egen

juridisk enhet. Hadde det organisatorisk vært gjort annerledes, f. eks. ved at arbeiderne i Drammen Havn ansatt ved Administrasjonskontoret for Havnearbeid i Drammen hadde vært direkte tilknyttet NT ved «Avdeling Drammen», hadde skillelinjene blitt noe mer kompliserte. Men uansett kunne også i et slikt tilfelle sakene juridisk sett med letthet holdes fra hverandre som forskjellige saker, for det er ingen indre sammenheng mellom aktiviteter som kan lede til erstatningsansvar med et formelt krav om inngåelse av tariffavtale. Dette gjelder selv om aktiviteter som kan være erstatningsbetingende er utløst av misnøye som senere gir seg utslag i krav om en formell tariffavtale.

Et særskilt spørsmål er om havnearbeider har monopol eller en fortrinnsrett til arbeid på havnen, det siste en fortrinnsrett fremfor arbeidstakere som ikke defineres som tradisjonelt havnearbeider. Dette spørsmålet kan slik retten ser det ikke relateres særskilt til legalitetsprinsippet slik saksøkte har gitt uttrykk for under saksforberedelsen. Det er ikke gitt noe lovbestemt vern for en særstilling enten det er tale om monopol eller fortrinnsrett, hverken i Havneloven eller Arbeidsmiljøloven eller annen arbeidsrettslig lovgivning. Men nettopp dette spørsmålet viser skillelinjen mellom rettslige tvister og interessetvister, hvor det siste er det typiske temaet for den kollektive arbeidsretten og de virkemidler som kan tas i bruk ved streik, lockout og boikott. At den aktuelle tvisten er av karakter interessetvist er ikke tvilsomt, men heller ikke at det er en rettslig tvist knyttet til forståelsen og vilkårene i boikottloven. Normalt er interessetvister saklig tilordnet Arbeidsretten å treffe avgjørelse i, men det gjelder ikke for den rettslige vurderingen etter boikottloven som hører under de alminnelige domstolene. For retten er det helt klart at særretten etter rammeavtalen ikke har karakter av et monopol. Retten viser til det som sies om dette senere i dommen. Det er heller ikke nødvendig for retten å vurdere om fortrinnsretten har fått en slik forankring i norsk rett at den har lovs virkning. For retten er det tilstrekkelig for det som skal avgjøres å konstatere at det er uenighet og at det behov for å vurdere og få avgjort om boikott er et virkemiddel som er beskyttet av boikottlovens bestemmelser. Således skal retten ikke i dommen gå inn på en regulering av virksomheten i Drammen Havn. Temaet for rettslig prøving er som nevnt foran lovligheten av boikotten som er varslet.

Neste spørsmål er om denne eventuelle fortrinnsretten kan settes makt bak ved å varsle boikott til krav om tariffavtale med arbeidsgivere som organiserer arbeidstakere som også faktisk kan utføre arbeid, enten helt eller delvis, på havna. Partene er uenig om forståelsen av rammeavtalen inngått mellom Næringslivets hovedorganisasjon og NHO logistikk og transport på den ene siden og Landsorganisasjonen i Norge og Norsk Transportarbeiderforbund på den andre siden. Det må imidlertid være på det rene at retten til å utføre arbeid i havnen, det som omtales som fortrinnsretten, har fått beskyttelse arbeidsrettslig ved at det er inngått en egen tariffavtale, den såkalte Rammeavtalen for fastlønnssystem for Losse- og lastearbeidere. Beskyttelsen har ikke samme karakter som om den var lovbestemt. Det er de sentrale partene i arbeidslivet som har deklarerert beskyttelsen ved å inngå en kollektiv avtale, tariffavtale, som dog også har forankring til Norges internasjonale forpliktelser gjennom ILO konvensjon 137. I rammeavtalens § 1 er angitt at den gjelder for Drammen havn. I § 2 er angitt som arbeidsordning at for fartøyer på 50 tonn dw eller større som går på norsk havn, «skal losse- og lastearbeidet utføres av

losse- og lastearbeidere». Det er gjort unntak for slikt arbeid på «bedriftens egne anlegg hvor bedriftens folk anvendes til lossing og lasting». Enkelt sagt kan dette kanskje oppfattes som et monopol for arbeid i den offentlige delen av havnen for «losse og lastearbeidere» som faller under rammeavtalen, men slik er det ikke. At retten ikke omfatter ethvert arbeid i havnen fremgår av bestemmelsen i § 2 nr. 5 hvor det er sagt at de stedlige arbeidsgiverpartene «så langt praktisk mulig [er] forpliktet til å tilføre faste losse- og lastearbeidere godshåndtering, terminalarbeid, kran- og maskinkjøring og rigging». I annet ledd av bestemmelsen er også klargjort at de oppdragsgivere som har behov for «ekstra arbeidskraft i tillegg til egne fast ansatte, bestiller disse fra administrasjonsorganet», dog forutsatt at «det kan tilbys arbeidere med relevant kompetanse». Slik retten ser det er det funksjonelle skillelinjer, men da ikke et forbud mot at brukere av havnen, oppdragsgivere, fra enhver bruk av arbeidstakere i havnen eller til å utføre det som fortrinnsretten er ment å beskytte. Til å skjytte arbeidet i havnet bestemmer § 3 nr. 2 og nr. 3 at det skal etableres et «administrasjonsorgan» og en personalkomite. Administrasjonsorganet skal drives etter selvkostprinsippet, jf. bilag til overenskomsten punkt 1. Partene har vært mye inne på denne organiseringen, men det ser retten mindre grunn til. Det som må være poenget er at Administrasjonskontoret rettslig sett er en egen juridisk enhet som bærer arbeidsgiveransvaret for havnearbeiderne som vernes av rammeavtalen.

Partene er også uenig om hvordan bestemmelsene i boikottloven skal forstås, særlig i lys av det som kan kalles overnasjonal rettsutvikling, særlig EØS-avtalen. En prinsipiell avgjørelse ble truffet av Høyesterett i den såkalte Sola Havn saken. Dommen er inntatt i Retstidende 1997 side 334. Partene er uenig om dommen har prejudikativ virkning i dag. Innsigelsene fra Holship er flere, men i særlig grad er det den «nye virkeligheten» som vedtakelsen av EØS avtalen trekker med seg, som er påberopt.

Høyesterett har i dommen uttalt følgende:

"Det som etter § 3 første ledd kan prøves ved søksmål er "den" boikott som er varslet. Den som blir utsatt for boikott, skal gis fyllestgjørende orientering om grunnen til boikotten. Dette mener jeg må følge av bestemmelsen i § 2 bokstav d). I disse bestemmelsene ligger det iallfall en viss ramme for prøvingen.

Formålet med bestemmelsen i § 3 første ledd om prøving av en varslet boikott er at partene skal kunne få en forhåndsvurdering. Dette tilsier at man når det gjelder de faktiske forhold som varslet skal vurderes i forhold til, bør legge til grunn forholdene på domstidspunktet. Særlig under drøftelsen av boikottloven § 2 bokstav c) vil det ha liten mening og ikke gi partene den tilsktede avklaring, dersom man skulle bygge på forhold som ikke lenger er til stede. De særlige spørsmål knyttet til bestemmelsen i boikottloven § 2 bokstav b) kommer jeg tilbake til.

Stavanger Havnslager AS har anført at den varslede boikott har et rettsstridig formål og rammes av boikottloven § 2 bokstav a), alternativet "rettsstridig formål". Rettsbruddsalternativet er ikke påberopt. Det er naturlig først å ta stilling til hva som konkret kan sies å være formålet med den varslede boikott i forhold til bestemmelsen. Mens Transportarbeiderforbundet gjør gjeldende at formålsvurderingen må gjelde kravet om tariffavtale uten nærmere angivelse av innholdet, mener bedriften at prøvingen må bygge på at formålet er å oppnå fortrinnsrett til losseog lastearbeidet for Losseog Lastekontoret i Stavanger.

Et krav om tariffavtale - med mer eller mindre spesifisert forslag til innhold - vil i utgangspunktet være et forhandlingsutspill. Å forskuttere innholdet vil være i strid med selve det system som inngåelse av tariffavtale Side 340 bygger på. I dette tilfellet står vi imidlertid overfor et krav som er spesifikt knyttet til en bestemt og særegen tariffavtalebestemmelse. Helt fra boikottvarslet ble gitt, har det fremgått klart at det er Rammeavtalen § 2 nr 1, eller iallfall ivaretagelse av de hensyn som ligger bak bestemmelsen, forbundet her er ute etter å få avtalefestet. Dette uttales også direkte i stevningen. Når det er tilknytning til Rammeavtalen som utvetydig tilsiktes oppnådd ved boikottvarslet, kan ikke prøvingen av varslet begrenses til det formelle krav om tariffavtale. Men det må samtidig tas i betraktning at Rammeavtalen forutsetter tilpasning, utfylling og presiseringer.

Boikott har vært brukt i atskillig utstrekning i arbeidsforhold og er anerkjent som et lovlig kampmiddel i arbeidsretten. Jeg oppfatter boikottloven og dens forarbeider - Ot.prp.nr.70 for 1947 som blant annet bygger på rettspraksis fra mellomkrigstiden - slik at loven bygger på at en boikott fra en arbeidstakerorganisasjon overfor en bedrift med det formål å oppnå tariffavtale, generelt sett vil ha et lovlig formål. At Stavanger Havneler AS og de fleste av dens ansatte ikke er organisert, kan jeg ikke se er noe avgjørende moment i denne forbindelse. Formålet er ikke å presse bedriften eller de ansatte til å organisere seg.

Formålet i dette tilfellet er ikke bare å få tariffavtale, men også å få avtalefestet Rammeavtalen § 2 nr 1 eller prinsippene i den. Dette er som jeg har nevnt, en særegen tariffavtalebestemmelse. Den tar ikke sikte på å bedre lønnsog arbeidsvilkårene for bedriftens ansatte, men å gi visse arbeidere utenfor bedriften fortrinnsrett til en del av bedriftens arbeidsoppgaver. Når jeg likevel mener at dette ikke kan føre til at formålet med boikotten kan anses rettsstridig, skyldes det følgende forhold:

Rammeavtalen med bestemmelsen i § 2 nr 1 er en alminnelig anerkjent tariffavtale med tradisjon i havnebyene. Den har bakgrunn i de særlige forhold for arbeiderne i havnene, som opprinnelig var løsarbeidere uten sikkerhet for arbeid og lønn. Bakgrunnen for bestemmelsen og utviklingen i tariffsystemet for havnearbeidere fremgår nærmere av lagmannsrettens dom. Jeg tilføyer at bestemmelsen i Rammeavtalen § 2 nr 1 har vært ansett som ledd i oppfyllelsen av Norges forpliktelser etter ILOkonvensjon nr 137 om havnearbeid. Etter artikkel 3 i konvensjonen skal registrerte havnearbeidere ha fortrinnsrett til havnearbeidet.

Bedriftens henvisning til konkurranselovgivningen kan jeg vanskelig se kan ha noen betydning i en slik sak. Arbeidsog lønnsforhold er unntatt fra denne lovgivningen, nettopp fordi systemet med tariffavtaler forutsetter begrensninger i konkurransen. Som nevnt innledningsvis er losse- og lastekontorene partssammensatte organer opprettet for å gjennomføre bestemmelsene i Rammeavtalen. Kontorene stiller ansatte til rådighet for å utføre losse- og lastearbeidet i vedkommende havn. Formålet er ikke å oppnå fortjeneste for kontorene, som drives ut fra selvkost.

Jeg går så over til å behandle innsigelsen vedrørende boikottloven § 2 bokstav b). Etter denne bestemmelsen er en boikott rettsstridig blant annet "når den blir foretatt eller holdt vedlike ved usanne eller misvisende opplysninger". Stavanger Havneler AS har trukket frem en rekke utsagn som hevdes å være uriktige, eller iallfall misvisende. Transportarbeiderforbundet har for Høyesterett erkjent at enkelte av utsagnene ligger på grensen av hva som er tillatt, men vist til at de nå ligger tilbake Side 341 i tiden og må antas å være glemt. Forbundet har fremholdt at det vil sette alt inn på å unngå uriktige eller misvisende opplysninger ved iverksettelse av en boikott.

De opplysninger bedriften har underbygget denne anførselen med, må etter mitt syn langt på vei anses misvisende, uten at jeg finner grunn til å gå nærmere inn på de enkelte utsagn. Slik § 2 bokstav b) er formulert, retter den seg mot iverksatte boikotthandlinger. Jeg mener at man ved den forhåndsvurdering som skal skje i denne saken - etter det forbundet har anført - ikke har tilstrekkelig grunnlag for å bygge på at den varslede boikott vil bli iverksatt ved usanne eller misvisende opplysninger. Den kan da etter min mening ikke kjennes rettsstridig etter boikottloven § 2 bokstav b) ved en forhåndsvurdering.

Endelig har bedriften påberopt seg boikottloven § 2 bokstav c). Etter denne bestemmelsen er en boikott rettsstridig "når den vil skade vesentlige samfunnsinteresser eller virke utilbørlig, eller når det ikke er noe rimelig forhold mellom den interesse som skal fremmes ved boikotten og den skade som den vil føre med seg". Bestemmelsen angir hvor handlefriheten går på dette området. Om bestemmelsen heter det i forarbeidene, jf Ot.prp.nr.70 for 1947 på side 15:

"Som fremholdt foran under avsnitt IV fyller boikott i mange tilfelle en samfunns messig oppgave, men dette kampmiddel kan også misbrukes. Det er slike misbruk som skal rammes ved bestemmelsene under bokstav c"

Jeg finner det klart at alternativet "skade vesentlige samfunnsinteresser" ikke kan komme til anvendelse. Skip vil kunne anløpe andre havner i området, og en boikott vil ikke føre til vesentlige samfunnsmessige forstyrrelser.

Det er alternativet "ikke ...noe rimelig forhold mellom den interesse som skal fremmes ved boikotten og den skade som den vil føre med seg" som her må drøftes nærmere.

Bestemmelsen legger opp til en bred vurdering av interessene på begge sider og mulige virkninger for andre. I den foreliggende sak har alternativet "utilbørlig" etter min mening ikke noen selvstendig betydning i tillegg til dette.

Det er uten videre klart at de økonomiske konsekvensene av en boikott kan bli meget betydelige for Stavanger Havnelager AS. Også Sola Havn AS antas å bli skadelidende som følge av tapte havneavgifter. Slike skadevirkninger vil imidlertid i alminnelighet inntre ved bruk av lovlige kampmidler, og jeg kan ut fra det som er opplyst i saken ikke se at virkningene her vil gå utover det man må finne seg i.

Stavanger Havnelager AS har videre anført at anvendelse av Rammeavtalen vil være helt uhensiktsmessig og ruinerende for bedriften. De økonomiske konsekvenser er underbygget ved henvisning til materiale fra anbuds konkurranse hvor Losse- og Lastekontoret i Stavanger har hatt anledning til å inngi anbud, men ikke har gjort det.

Med moderne tilkallingsmetoder og korte avstander kan jeg vanskelig forstå at bruk av arbeidere fra Losse- og Lastekontoret i Stavanger vil være nevneverdig mer tungvint ved Sola havn enn ved Stavanger havn. Det er antydning at Rammeavtalen bygger på et system for losseog lastevirksomhet som utviklingen er i ferd med å løpe fra. Dette er ikke nærmere underbygd. Det kan i den forbindelse være grunn til å nevne at det geografiske området for Rammeavtalen er blitt utvidet ved de siste tariffrevisjoner. - Heller ikke de økonomiske konsekvenser kan påregnes å bli vesentlig forskjellige fra konsekvensene for bedriftene i Stavanger havn, når kravet om dekning av utgifter til reise og reisetid er frafalt.

Et moment som etter min mening har større vekt, er hensynet til Stavanger Havnelager AS' egne ansatte. Hvis arbeidere fra Losseog Lastekontoret i Stavanger skal overta en del av det arbeid som bedriftens terminalarbeiderne i dag utfører, vil dette resultere i at terminalarbeiderne vil miste arbeidsoppgaver, slik at det må påregnes oppsigelser.

Transportarbeiderforbundet har pekt på at partene i forhandlinger bør kunne finne frem til en ordning som gjør at bedriftens arbeidere ikke blir skadelidende. Iallfall mener forbundet at det må kunne etableres en overgangsordning for de som arbeider ved bedriften. Ved forhåndsprøvingen - hvor partene overhodet ikke har inngått i forhandlinger om en tariffavtale - kan jeg vanskelig se annet enn at man må bygge på dette, jf Rt-1934-388.

Transportarbeiderforbundets interesse i saken er å få opprettet tariffavtale med bedriften med sikte på at losse- og lastearbeiderne skal kunne beholde sine arbeidsplasser. Ved vurderingen av denne interessen har det som et moment vært nevnt at forbundet - dersom dette var så viktig - burde ha krevd tilslutning til Rammeavtalen tidligere mens Stavanger Havnelager AS drev i Stavanger havn. Jeg er enig i at dette er et moment, selv om bedriften da i noen utstrekning benyttet losse- og lastearbeidere fra Losse- og Lastekontoret i tillegg til deres egne ansatte.

Jeg er likevel blitt stående ved at heller ikke interesseavveiningen kan føre til at den varslede boikott kan anses rettsstridig. Jeg legger vekt på det som er uttalt i forarbeidene om formålet med bestemmelsen. En avgjørende premiss for mitt standpunkt er forutsetningen om en ordning som ivaretar interessene til bedriftens egne ansatte.

Lagmannsrettens dom - domsslutningens punkt 1 - må etter dette bli å stadfeste i forhold til Stavanger Havnelager AS".

Som det fremgår fant Høyesterett i det tilfellet at det ikke var i strid med boikottloven § 2 a og heller ikke § 2 c å varsle og iverksette boikott. Men en avgjørende premiss uttalte Høyesterett og det var «forutsetningen om en ordning som ivaretar interessene til bedriftens egne ansatte».

Retten finner at Høyesterettsavgjørelsen så avgjort fortsatt må ha prejudikatinteresse. De faktiske og rettslige rammevilkårene er ikke vesentlig annerledes i dag enn det som var situasjonen høsten 1994. EØS avtalen var allerede inkorporert i norsk rett. Norges internasjonale forpliktelser etter ILO konvensjon 137 ble ikke endret. Boikottloven ble ikke endret. Selv om Høyesterett ikke spesifikt gikk inn på EØS avtalen fremstår det som underlig om Høyesterett skulle avsi en dom i strid med Norges internasjonale avtalerettslige forpliktelser og som i henhold til lov av 27.11.1992 nr. 109 om gjennomføring i norsk rett av hoveddelen i avtale om Det europeiske økonomiske samarbeidsområde (EØS) m.v. (EØS-loven) § 1 ble gitt vern «som norsk lov». Konkurranserettsproblematikken, som jo er et vesentlig element også for EØS avtalen, er av Høyesterett berørt med henvisning til Konkurranseloven. Det vises til sitatet foran. At dette utsagnet i dag skulle være rettslig uriktig, og at tingretten nå skal tenke motsatt, kan retten ikke se er berettiget. Retten kan imidlertid ikke utelukke at en ensidig fokusering av EØS avtalens grunnprinsipper for fri konkurranse, tilsier at en faktisk monopolisering av arbeid som havnearbeidere, vil komme i strid med EØS avtalen. Men som det fremgår foran ser retten ikke på den fortrinnsretten som rammeavtalen etablerer, som et monopol. Det gjorde heller ikke Høyesterett i Sola Havn dommen, jf. sitatet foran. Høyesterett har uttrykkelig anvendt ordet fortrinnsrett. Retten kan heller ikke se at andre internasjonale rettsprinsipper eller forpliktelser kan stille saken i et annet lys.

Spørsmålet er etter disse bemerkningene om boikott brukt mot/ som rammer Holship har et rettstridig formål, jf. lovens § 2 a første alternativ. Retten mener som Høyesterett i Sola Havn saken at det ikke er et rettstridig formål å varsle eller iverksette boikott til det formål å inngå/ fremtvinge en tariffavtale til beskyttelse av havnearbeiderne som rammeavtalen er ment å gi vern til. Det er ikke rettstridig i seg selv å arbeide for en tariffavtale eller beskyttelse av arbeidsvilkårene for de aktuelle havnearbeiderne. Det er ikke slik at boikott varsles for å gjennomføre organisering av arbeidstakere. Det kan heller ikke kreves. At det er høy grad av organisering er ikke i seg selv noe poeng. Hvorvidt havnearbeiderne anser seg best tjent med å være tilsluttet NT får være den enkelte arbeidstakerens valg. Retten er allikevel oppmerksom på at det kan ha forekommet uryddighet i disse vurderingene, både fra norske myndigheter ved rapportering til ILO og nok også i Drammen havn saken. Slik retten ser det må imidlertid partrelasjoner ikke blandes sammen når det prinsipielle spørsmålet som saken her reiser, skal tas opp til avgjørelse. Andre aktører må vurderes for

seg, f. eks. om det faktisk var slik at havnedirektøren grep regulatorisk inn i de aktuelle blokadene i april 2013 og om det eventuelt var et rettslig grunnlag for dette. Også et slik tema ligger utenfor rammene for den foreliggende sak. NT skal åpenbart ikke identifiseres med hverken havnedirektøren eller Administrasjonskontoret eller den lokal foreningen.

Når rammeavtalen kun gir anvisning på en fortrinnsrett, og med rett for Holship til med egne arbeidstakere å utføre arbeidet dersom Administrasjonskontoret ikke har tilgjengelig arbeidsstyrke, finner retten at det å ønske en slik avtalebeskyttelse av havnearbeiderne, de aktuelle losse- og lastearbeiderne, i seg selv kan rammes av formuleringen rettstridig formål. At inngåelse av en slik tariffavtale kan føre til rettslige implikasjoner var Høyesterett oppmerksom på i Sola Havn saken, i det det særskilt ble påpekt forholdet til bedriftens egne ansatte. I tillegg til bedriftens ansatte er det også problemstillinger knyttet til befraktere og andre forbindelser for Holship. Men det følger av lovens forarbeider at boikott kan få virkning for andre tredjeparter. At slike konsekvenser kan inntre er etter rettens syn nettopp en typisk virkning av det å ha motstridende interesser. Det er ikke særegent for boikott, men er like mye en virkning ved streik og lockout som også er anerkjente arbeidsrettslige kampmidler.

Boikott vil i seg selv ikke lede til rettsbrudd. Holship blir stillet overfor et dilemma, både i forhold til tilpasning av egen arbeidsstyrke og mulig forsinkelse i ekspedisjonen av gods som ankommer Drammen havn etter bestilling fra Holship. Retten finner at det første ikke har særlig bærekraft i forhold til boikottloven § 2 bokstav a annet alternativ. Poenget slik retten ser det, er at Holship selv har valgt å bemanne opp ut i fra en forutsetning om at egen arbeidsstyrke skal utføre arbeidet. Dette har vært et bevisst valg som selskapet har tatt. Hvis Holship ikke har løst dette med tidsbestemte ansettelser, har selskapet plassert risikoen hos seg selv. At Holship kan få leveranseproblemer anses som en rettslig naturlig konsekvens av at det velges skipstransport og arbeidskampen i seg selv. Så lenge det vil være mulig å ta frakten til andre havner og over jernbane eller veitransport, vil boikott i seg selv ikke måtte lede til rettsbrudd for Holship.

Retten kan ikke se at boikott som varslet kommer i strid med noen av alternativene i boikottloven § 2 bokstav a.

Det neste spørsmålet er om boikott vil skade vesentlige samfunnsinteresser, jf. boikottloven § 2 bokstav c. Retten er heller ikke i dette spørsmålet enig med saksøkte. Det anses som en vesentlig samfunnsinteresse at losse- og lastearbeid i havner skjer av personell som har kompetanse og som hele tiden får trening i å utføre den type arbeid. Selv om havnearbeidernes sin særskilte stilling etter norsk rett ikke er implementert i hverken havneloven eller arbeidsmiljøloven, har den konvensjonsbestemte forpliktelsen som Norge tiltrådt ved ratifisering av ILO konvensjon 137 etter rettens oppfatning en særskilt sterk stilling innenfor den kollektive arbeidsretten. Retten mener at det har vært en langvarig sedvane for det aktuelle opplegget og hverken i forhold til konkurranseloven eller innføringen av de 4 frihetene ved implementeringen av EØS avtalen, har dette blitt endret. Retten anerkjenner dog selvsagt at det er viktig å unngå både at dominerende stilling fører til konkurransevridning og etableringshindringer. Ingen av disse konsekvensene inntre

som følge av at losse og lastarbeiderne får sine rettigheter ivaretatt slik rammeavtalen legger opp til. Det er ikke slik at dette vernet stenger for brukere i Drammen havn som Holship. Hverken Holship eller andre blir på noen måte avskåret fra å utdanne og anvende egne arbeidstakere i både lossing og lastning, men inngåelse av tariffavtale vil føre til en avgrenset rett til bruk av egne folk. Friheten til bruk av egne folk er avgrenset i rom og tid, og begrensinger vil for så vidt ikke gjelde fra sted og tidspunkt at gods er satt i land i havnen. Holship kan også helt ut anvende egne arbeidstakere dersom det ikke er tilstrekkelig kapasitet for losse og lastearbeidere fra Administrasjonskontoret. At poenget har vært å sikre losse og lastarbeidere arbeid for forskjellige ekspeditører og hindre ukvalifisert arbeidskraft og for den saks skyld at løsarbeidere gis rom for å utføre arbeidet på vilkår som ikke er balanserte, er etter rettens vurdering også momenter som må tas i betraktning. At det også må ha vært myndighetens intensjon å sikre forsvarlig behandling av gods i havnene, selv om dette kanskje ikke har vært særlig fremtredende, tenker nok retten også at dette må legges til grunn og ha litt betydning i tillegg til det som allerede er påpekt. Slik sett tjener rammeavtalen samfunnsinteresser og skaper forutberegnelighet for både de som utfører arbeidet og brukere av havnen.

Det som på den annen side er tema og som setter en slik fortrinnsrett under press er nyere måter for behandling av gods. Når det for så vidt ikke er mulig å hindre at skipets egne ansatte forflytter gods om bord i skipet og det også teknisk sett er lett å forflytte paller med truck til en lastelem eller en lasteluke, blir det faktiske behovet for losse- og lastearbeidere mindre. Synspunktet støttes av at det rent faktisk ikke kan være en vesentlig større utfordring å hente en pall med en truck enten den fysiske står plassert på kaia eller om den står på en lastelem. Som det fremgår foran er truckføring ikke særskilt vernet av rammeavtalen. Slik retten forstår det er tilpasninger til teknologisk utvikling tema for tariffpartene når rammeavtalen annet hvert år fornyes. Slik retten forstår det kan lokale tilpasninger klarlegges ved inngåelse av tariffavtale. Slike tema er ikke spørsmål som må avklares i forkant av krav om tariffavtale. Slike spørsmål må gjenstå til avklaring gjennom reelle forhandlinger. Når NT har gitt uttrykk for at det er forhandlingsvilje og forhandlinger åpenbart for en slik sak er grunn til for å gå opp grenselinjer og avklare prinsipper for godsbehandling, ser retten at den kollektive arbeidsretten fortsatt tjener sitt formål. Forhandlingsviljen er tilkjennegitt i varslingsbrevet av 11.6.2013. At det tidligere ble oversendt tekst som fremstår som en endelig og ferdigforhandlet avtaletekst gjør etter rettens syn ingen forskjell. Heller ikke slikt binder opp partene som må gis rom for å endre kurs og tankegang. Situasjonen må derfor vurderes i lys av innholdet i varslingsbrevet av 11.6.2013. Det vil etter rettens syn også være i samfunnets interesser å ha et godt og funksjonsdyktig organisasjonssystem som kan tre i funksjon for å avklare praktiske problemstillinger og avgrense problemer for både brukere av havner og andre arbeidsplasser som fremstår med særskilte utfordringer og risikoelementer. At det skulle følge av konkurranselovgivningen og EØS avtalens rett til fri etablering at økonomiske interesser ble gitt forrett til å bestemme hvordan losse- og lastearbeid på havnen skal foregå, bryter med en langvarig tradisjon som har forankring i ILO konvensjon 137. Retten finner ikke grunnlag for å bryte med det etablerte. Således finner retten i dette tilfellet at krav om tariffavtale ikke på noe vis vil kunne anses å skade vesentlig samfunnsinteresser.

Den liberalistiske måten å tenke på, at den enkelte aktør selv må gis frihet til å velge og til å finne metoder som koster minst for vedkommende bedrift, skal ikke retten uttale seg kritisk til. At godshåndtering skjer effektivt og for minst mulig kostnader anses også som en vesentlig samfunnsinteresse. På den annen side er det ikke bare i havnene at det stilles særskilt krav til de som skal utføre arbeid. At kompetansekravet kan oppfylles av egne ansatt i bedrifter som mottar varer på havnen og at det teknologisk ikke er samme behov for særskilte havnearbeidere som for en del tiår tilbake, er etter rettens syn et utviklingstrekk som partene i tvisten må innse og vekte, men da under forhandlinger om tilpasning. De påpekte forholdene tilsier ikke i seg selv at det etablerte opplegget «kastes over bord». Det vil garantert fortsatt være andre aktører som ikke ser grunn til eller har ønske om, eller ser det økonomisk interessant å ha egne ansatte som kan gjøre losse og lastearbeid, som gjør det nødvendig å opprettholde en stab av faste arbeidstaker som kan gjøre arbeidet. At Holship for sitt vedkommende har etablert seg med en terminal i Drammen havn, er heller ikke en omstendighet som tilsier at opplegget med havnearbeidere som har særskilt vern under rammeavtalen, avvikles. At behovet for Holship for eksterne tjenester er begrenset for selve arbeidskraften og også fysisk avgrenset er som nevnt foran forhold som hører til forhandlingene å klarlegge og avtaleregulere.

Rettens konklusjon er etter dette at det ikke er i strid med vesentlige samfunnsinteresser å iverksette en boikott i den aktuelle saken. Alternativet «utilbørlig» er også påberopt ved at retten må gjøre en helhetsvurdering av virkningene som oppstår i saken. Etter det som er sagt foran kan dette ikke gi grunn til mange bemerkninger. Siden misbruk og dominerende stilling har vært fremmet som synspunkter vil retten imidlertid påpeke at krav om tariffavtale ikke kan anses som et misbruk av den kollektive arbeidsretten. Ønske om en tariffavtale er i seg selv ikke av urimelig eller utilbørlig karakter. Det vises til det som er bemerket foran og at fundamentet for rammeavtalen hviler på traktatforpliktelser nedfelt i ILO konvensjon 137 og har en langvarig historikk. I avveiningen om boikott står i rimelig forhold til den skade som den vil føre med seg, nøyer retten seg til å vise til bemerkningene foran om øvrige interesser som kan bli skadelidende i rettsbruddvurderingen etter § 2 bokstav a andre alternativ. Retten finner at disse betraktningene har likeverdig stor vekt i vurderingen etter § 2 bokstav c siste alternativ. Som for Høyesterett i Sola Havn saken legger retten til grunn at forholdet til Holship sine egne ansatte kan tematiseres under forhandlingene. Retten finner det imidlertid ikke riktig å legge noen føringer for hva som skal skje. Etter det som er opplyst vil imidlertid konsekvensene ikke bli store dersom Holship må legge om sine etablerte ordninger. Det har under forhandlingene vært uttalt at det kunne ramme et til to årsverk. Retten gir seg ikke inn på om denne antakelsen er korrekt. I avveiningen som skal gjøres i forhold til lovlighetsvurderingen for boikott som virkemiddel må det holdes opp at også dagens praksis fra Holship om kun å losse med bruk av egne ansatte åpenbart også har implikasjoner for de registrerte havnearbeiderne som mister arbeid. Interesseavveiningen kan derfor ikke ensidig vurderes i favør av Holship sine arbeidstakere. Det fremgår av lovforarbeidene at det er misbrukssituasjoner som skal

rammes. Retten mener at boikott i en sak som den foreliggende ikke er i nærhet av misbruk av kampmidler. I forarbeidende til lov om allmenngjøring av tariffavtaler er det uttalt (punkt 3.5.3) at det ikke er tvilsomt «at boikott som iverksettes for å få opprettet tariffavtale, i utgangspunktet er rettmessig etter den gjeldende boikottlov». Formålet med boikott i dette tilfellet er ikke å ramme en virksomhet som driver» illojal konkurranse med ubetalte uorganiserte arbeidstakere», men det har vært fremmet synspunkter om at båtens egne ansatte brukes på illojal måte. Retten ser ikke grunn til å gå inn på dette siden temaet ikke er kjernesaken i tvisten. At Holship sine ansatte er organisert et annet sted kan retten ikke se har rettslig relevans. Disse arbeidstakernes organisasjonstilknytning gir trygghet for at deres arbeidsforhold hos Holship blir ivaretatt, men kan ikke stå i veien for at andre organisasjoner fremmer interessene til sine medlemmer til vern for disses interesser.

Norges rettslige forpliktelser internasjonalt har som det fremgår vært strekt fremhevet i den foreliggende sak. Retten tenker at dette også er en del av interessemotsetninger mellom partene og i saken har blitt gitt en rettslig vinkling. Retten kan ikke se at noen av utviklingstrekkene som har kommet ved EØS avtalen eller teknologisk utvikling eller dette sett i sammenheng, tilsier at boikottloven ikke skal stå seg og at en varslet boikott som i den foreliggende sak, ikke skal være et rettslig akseptabelt skritt å ta for og drive gjennom et ønske om tariffavtale. At virkemiddelet kan ha den effekt at skipstransport kan bli mindre interessant eller føre til at lasten i stedet går med rutegående fartøy lastet i vogntog kan ikke utelukkes. Slike spørsmål vil være tema for Holship å vurdere, men dette er spørsmål om policy og bedriftsmessig/ økonomiske beslutninger. Retten utelukker heller ikke at ordningen med Administrasjonskontor på den ene siden og et havnevesen på den annen side som begge skal ha betalt for tjenester kanskje burde vært undergitt en nøyere vurdering, men dette er mer et rettspolitisk spørsmål, som retten her bare kan tillate seg å nevne, men ikke gjøre til del av de momenter som kan vektes.

Forholdet til arbeidsmiljøloven har vært fremmet mer indirekte. Saksøkeren har motsatt seg at arbeidsmiljøloven ble særskilt anført da dette ikke var tilstrekkelig klargjort under forberedelsen. Slik retten ser det er dette uansett på siden av saken. Arbeidsmiljøloven gir rettigheter for losse- og lastearbeiderne i forhold til sin egen arbeidsgiver som er Administrasjonskontoret. At de har et særskilt vern knyttet til både arbeid og funksjon i rammeavtalen betyr imidlertid ikke noe for hvordan arbeidsmiljøloven kommer til anvendelse. Retten peker ellers på at det i Statens rapportering til ILO er sagt at det for enkelte havner er slik at arbeidstakere hos ekspeditører også utfører losse- og lastearbeid. Slik retten ser denne opplysningen gjelder dette for havner hvor arbeidsmengden tilsier at det nettopp skjer slike tilpasninger. Dette påpekes for å illustrere at også departementet har vært oppmerksom på at forskjellige virkeligheter kan krever forskjellige løsninger/ tilpasninger. For Drammen havn er dette ikke en problemstilling, men at det også for denne havnen har skjedd utvikling i måten å behandle gods på, legges imidlertid til grunn. Heller ikke dette er tema som det er grunn til å dvele mer med her.

Når det særskilt gjelder forholdet til konkurranseloven, peker retten på at det er Konkurransetilsynet som forvalter den loven. Retten kan ikke gi seg inn på å vurdere hvordan konkurransemyndighetene skal stilles seg til reguleringer som har tariffrettslig karakter. Det retten imidlertid kan bemerke er at NT innenfor transportsektoren bare er en fagforening som fremmer medlemmenes interesser. Det kan ikke sies at NT har noen funksjon som tilsier at foreningen/ organisasjonen omfattes av hverken foretaksbegrepet eller dominerende stilling. Arbeidstvistlovens definisjon i § 1 av fagforening som har til formål å «ivareta arbeidstakernes interesser overfor deres arbeidsgivere» er fullt ut gjeldende for NT, men for den aktuelle sak også slik at interessene ivaretas overfor tredjeparter som Holship. At NT også ivaretas interessene i favør av ikke organiserte arbeidstakere siden det ikke er noen organisasjonstvang i Norge, må også påpekes. Til temaet organisasjonstvang/ plikt bemerkes at de feiloppfatninger som måtte ha gjort seg gjeldende både fra myndighetenes side i rapportering til ILO og fra representanter for de organiserte, ikke betyr noe for hvordan saken rettslig skal vurderes etter boikottloven. Retten ser ikke grunn til å gi ytterligere kommentarer til dette. Boikottloven står på egne bein og avrapporteringer til ILO relatert til ILO konvensjon 137 eller hvordan enkeltpersoner har oppfattet og opptrådt under sakens gang, øver ikke innflytelse på lovens forståelse.

Begrepet interessetvist er brukt av saksøkeren og av retten foran. Definisjon for hva dette er, finnes også i Arbeidstvistloven § 1 bokstav j. Her klargjøres at det kan gjelde tvist mellom fagforening og arbeidsgiver om «ordningen av fremtidige arbeids- og lønnsvilkår eller andre arbeidsforhold som ikke omfattes av en tariffavtale». Det er således på det rene at tvisten mellom NT og Holship som gjelder om det skal inngås tariffavtale eller ikke, faller inn under dette begrepet.

Retten vil også tilføye at det lenge etter norsk rett har vært antatt og forfektet at det ikke er noen organisasjonsplikt. Dette er lagt til grunn i hvert fall av det aktuelle regjeringsdepartement tidlig på 1980 tallet (den gang Kommunal- og arbeidsdepartementet) og så vidt vites også av det rådgivende organet Arbeidsrettsrådet. Temaet er vurdert av Høyesterett i flere avgjørelser, bla. i Rt 2008 side 1601. For den aktuelle saken er det ikke slik at krav om tariffavtale med Holship har til formål å organisere arbeidstakerne i Holship. At formålet her er et tredjepartvern av losse- og lastearbeidere kan det ikke herske særlig tvil om. At dette får konsekvenser for Holship sine ansattes arbeidsvilkår er ikke noe som kommer i strid med definisjonen av interessekonflikt som er referert foran. Saksøkeren har i sitt juridiske utdrag bl.a. også lagt frem en dom inntatt i Rt 2001 side 141. Retten nøyer seg med å vise til avgjørelsen. Dette er mer enn tilstrekkelig til å fastslå prinsippet om organisasjonsfrihet og at dersom formålet med tariffkravet var å kreve at Holship sine ansatte skulle tiltre NT, i seg selv ville vært et ulovlig krav.

Blokaden/ aksjonene den 5. og 8.4.2013 har som det fremgår vært gjort til tema i saken her. Retten har allerede klargjort sitt syn på dette, men peker i tillegg bl.a. på Høyesteretts dom i Rt. 1934 side 288.

Retten kan ikke se at lov av 21.5.1999 nr. 30 om styrking av menneskerettighetenes stilling i norsk rett (menneskerettsloven) inneholder noe av interesse for forståelsen av boikottlovens bestemmelser. I sitt grunnelement har boikott også et sterkt innslag av menneskerettigheter i seg, nemlig retten til å slåss for og bruke kampmidler for å oppnå en avtale som tjener egne interesser tilknyttet eget arbeid/ medlemmers interesser i forutberegnelighet og opprettholdelse av deres arbeidsforhold og faktisk tilgang til arbeid. I boikottlovens § 1 er det gitt en definisjon av hva som menes med boikott som bl.a. også kan være tiltak til «skade» for andre eller ramme («hindre eller vanskeliggjøre») «virksomhetens samkvem med andre». Å legge begrensninger på boikottloven ut i fra synspunktet menneskerettigheter, må fremstå som en selektiv vinkling av hva menneskerettigheter er for noe.

Det er et prinsipp at det før boikott skal gis «rimelig varsel». Dette følger uttrykkelig av loven. Bestemmelsen finnes i § 2 bokstav d og er ikke særskilt tvistetema i saken. Retten bemerker likevel at formålet med bestemmelsen er å gi den som varselet rettes mot anledning til å vurdere sin stilling og unngå skadevirkninger. I saken har NT bestemt seg for å avvente rettens avgjørelse før boikott iverksettes. Det kan ikke oppstilles et krav i denne saken om at varselet skulle vært gitt før de ulovlige aksjonene i april 2013.

Forholdene i Oslo havn er ikke rettslig relevant å gå inn på. Det har heller ikke rettslig relevans for den foreliggende sak hvordan forpliktelsene til registrering av losse- og lastearbeidere etter ILO konvensjon 137 blir ivaretatt eller ikke synes korrekt ivaretatt til enhver tid. Det har heller ikke rettslig relevans at Holship sine ansatte er organisert annerledes enn i NT.

Etter dette må konklusjonen bli at det ikke er rettstridig i henhold til boikottloven å varsle boikott slik det ble gjort i saken. Etter rettens vurdering er boikott i den foreliggende sak et virkemiddel det er full anledning til å bruke i en interessekonflikt av den karakter som foreligger. Boikott slik som varslet er derved lovlig, jf. boikottloven § 3, jf. § 2.

Søksmålet har ført frem. Saksøkeren har fått fullt ut medhold i sine synspunkter og rettslige vurdering. Det følger av tvisteloven § 20-2 første ledd at saksøkeren har rett til dekning av sine saksomkostninger. Saksøkeren har brukt 2 advokater som begge har lagt frem sine saksomkostningsoppgaver. Advokat Hansteen sin oppgave er på kr. 387.915,- hvorav kr 349.000,- gjelder juridisk arbeid for prosessfullmektigen og det resterende er kostnader. I kostnadene er lagt inn kr. 33.000,- for en juridisk betenkning som var innhentet fra professor Graver om EØS-rettslige forhold. Advokat Kambestad sin oppgave er på kr. 158.810,-, hvorav kr 156.000,- gjelder juridisk arbeid for prosessfullmektigen og resten omkostninger. Begge advokatene opererer med kr. 2.000,- som timesats. Det påløper ikke merverdiavgift av kravet da begge har opplyst at de er fritatt fra merverdiavgiftsberegning. Saksøkte har også lagt frem saksomkostningsoppgave for seg og rettslig medhjelper advokat Ane Bergo. Denne oppgaven utgjør kr. 284.800,-, hvorav

kr. 1.800,- er reiseomkostninger. Merverdiavgift kreves ikke fordi Holship har fradragsrett for merverdiavgiften.

Retten har forstått at saksøkeren har rendyrket sakene og lagt hovedvekten av sitt arbeid knyttet til de prinsipielle spørsmålene i den foreliggende sak, men saksøktes prosessfullmektig også har fått en stor del av kostnadene som totalt har påløpt i den andre saken, erstatningssaken. Det er her grunn til å gi uttrykk for at dette er uriktig slik som sakene startet opp, men sammenligningsgrunnlaget blir i noen grad skjevt. Advokat Skarning har i erstatningssaken krevd saksomkostninger med kr. 222.700,-. Etter forlik med Administrasjonskontoret er det mottatt kr. 40.000,-.

Retten anser nok kr 505.000,- i kostnader for saksøkernes prosessfullmektiger som høyt, men saksforberedelsen har vært omfattende. Saksøkeren har vært opptatt av å rendyrke saken til boikottloven, mens saksøkte har brakt frem andre rettskilder for å vinne frem med sin påstand om at boikott ikke var lovlig. På mange måter fremstår dette som en omkamp i forhold til Sola Havn-saken, med større rettslig bredde i anførslene og en større kompleksitet i både enkeltheter og saken totalt sett. Etter en samlet vurdering av saksforberedelsens mengde og det som har vært fremmet av rettslige innsigelser fra saksøktensiden, finner retten at det er grunn til å akseptere saksøkerens omkostninger. Utgiften til professor Graver er retten mer i tvil om. Denne har ikke vært sentral i saken. Tradisjonelt er slike omkostninger ingen del av saksomkostningene, men må fremmes som en egen erstatningspost. At saksøkerens prosessfullmektig så behov for å innhente ekstern faglig bistand, har retten for saken her kommet til at må sees mest som «faglig påfyll» som ikke kan gjøres til del av saksomkostninger og derfor må utelates. Det gjør ingen forskjell at saksøkte har lagt frem en lang betenkning utarbeidet ved prosessfullmektigens kontor, en betenkning som dog ikke ble fokusert under forhandlingene i det advokatkontorets oppfatninger ikke ble ansett å ha større bærekraft enn det prosessfullmektigen selv kunne stå og argumentere for. At disse omstendighetene imidlertid har medført at også saksøkerens prosessfullmektiger har fått et forhøyet timeforbruk anser retten ikke tvilsomt. Når retten legger saksøkerens saksomkostningsoppgaver til grunn er dette ekstraforbruket inkludert. Omkostningene for øvrig ser retten ikke grunn til å bemerke noe til. Det totale saksomkostningsbeløpet som saksøkte må betale utgjør etter dette kr. 513.725,-.

Saker etter boikottloven skal behandles med hurtighet. På grunn av sakens omfang og også fordi det var en sterk tilknytning til erstatningssaken, ble det vanskelig å finne tid til hovedforhandlingen. Saksforberedende dommer måtte også beramme begge sakene på en ny dommer siden hun selv skulle tiltre stilling i Oslo tingrett. Saken er avviklet noe etter utløpet av 6 månedersfristen i tvisteloven § 9-4 annet ledd bokstav h. Når det gjelder domsavsigelsen, pekte rettens administrator under forhandlingene på at det kunne gå noe mer tid å få skrevet dommen enn 14 dager. Arbeidsmengden i saken ble undervurdert. Dokumentasjonen som partene fremla i form av juridiske utdrag er på noe i underkant av 1.500 sider. Noe dobbeltmaterial i dette finnes dog. Det faktiske utdraget fra advokat

Skarning utgjør 442 sider. Arbeidet med dommen skulle gjerne vært avsluttet tidligere, men dette har ikke latt seg gjøre pga andre allerede berammede og løpende gjøremål. Arbeidssituasjonen i Drammen tingrett oppleves for tiden som anstrengt hvor selv mye arbeid utført på fritiden ikke er tilstrekkelig til å holde tritt med arbeidsmengden. Det er beklagelig når det trekker ut med arbeidet, men omstendigheter som påpekt er det lite å få gjort med og i sum har det ført til at dommen har blitt forsinket.

Slutning:

1. Boikott som varslet i Norsk Transportarbeiderforbunds brev av 11.6.2013 til Holship Norge AS, er lovlig.
2. Holship Norge AS dømmes til innen 14 dager å betale til Norsk Transportarbeiderforbund kr 513.725,- i saksomkostninger med tillegg av forsinkelsesrente fra forfall til betaling skjer.

Retten hevet



Trygve Øydne

Rettledning om ankeadgangen i sivile saker

Reglene i tvisteloven kapitler 29 og 30 om anke til lagmannsretten og Høyesterett regulerer den adgangen partene har til å få avgjørelser overprøvd av høyere domstol. Tvisteloven har noe ulike regler for anke over dommer, anke over kjennelser og anke over beslutninger.

Ankefristen er én måned fra den dagen avgjørelsen ble forkynt eller meddelt, hvis ikke noe annet er uttrykkelig bestemt av retten. Ankefristen avbrytes av rettsferien. Rettsferie er følgende: Rettsferiene varer fra og med siste lørdag før palmesøndag til og med annen påskedag, fra og med 1. juli til og med 15. august og fra og med 24. desember til og med 3. januar, jf domstoloven § 140.

Den som anker må betale behandlingsgebyr. Den domstolen som har avsagt avgjørelsen kan gi nærmere opplysning om størrelsen på gebyret og hvordan det skal betales.

Anke til lagmannsretten over dom i tingretten

Lagmannsretten er ankeinstans for tingrettens avgjørelser. En dom fra tingretten kan ankes på grunn av feil i bedømmelsen av faktiske forhold, rettsanvendelsen, eller den saksbehandlingen som ligger til grunn for avgjørelsen.

Tvisteloven oppstiller visse begrensninger i ankeadgangen. Anke over dom i sak om formuesverdi tas ikke under behandling uten samtykke fra lagmannsretten hvis verdien av ankegjensstanden er under 125 000 kroner. Ved vurderingen av om samtykke skal gis skal det blant annet tas hensyn til sakens karakter, partenes behov for overprøving, og om det synes å være svakheter ved den avgjørelsen som er anket eller ved behandlingen av saken.

I tillegg kan anke – uavhengig av verdien av ankegjensstanden – nektes fremmet når lagmannsretten finner det klart at anken ikke vil føre fram. Slik nekting kan begrenses til enkelte krav eller enkelte ankegrunner.

Anke framsettes ved skriftlig ankeerklæring til den tingretten som har avsagt avgjørelsen. Selvprosederende parter kan inngi anke muntlig ved personlig oppmøte i tingretten. Retten kan tillate at også prosessfullmektiger som ikke er advokater inngir muntlig anke.

I ankeerklæringen skal det særlig påpekes hva som bestrides i den avgjørelsen som ankes, og hva som i tilfelle er ny faktisk eller rettslig begrunnelse eller nye bevis.

Ankeerklæringen skal angi:

1. ankeinstansen
2. navn og adresse på parter, stedfortredere og prosessfullmektiger
3. hvilken avgjørelse som ankes
4. om anken gjelder hele avgjørelsen eller bare deler av den
5. det krav ankesaken gjelder, og en påstand som angir det resultatet den ankende parten krever
6. de feilene som gjøres gjeldende ved den avgjørelsen som ankes
7. den faktiske og rettslige begrunnelse for at det foreligger feil
8. de bevisene som vil bli ført
9. grunnlaget for at retten kan behandle anken dersom det har vært tvil om det
10. den ankende parts syn på den videre behandlingen av anken

Anke over dom avgjøres normalt ved dom etter muntlig forhandling i lagmannsretten. Ankebehandlingen skal konsentreres om de delene av tingrettens avgjørelse som er omtvistet og tvilsomme når saken står for lagmannsretten.

Anke til lagmannsretten over kjennelser og beslutninger i tingretten

Som hovedregel kan en *kjennelse* ankes på grunn av feil i bevisbedømmelsen, rettsanvendelsen eller saksbehandlingen. Men dersom kjennelsen gjelder en saksbehandlingsavgjørelse som etter loven skal treffes etter et skjønn over hensiktsmessig og forsvarlig behandling, kan avgjørelsen for den skjønnsmessige avveiningen bare angripes på det grunnlaget at avgjørelsen er uforsvarlig eller klart urimelig.

En *beslutning* kan bare ankes på det grunnlaget at retten har bygd på en uriktig generell lovforståelse av hvilke avgjørelser retten kan treffe etter den anvendte bestemmelsen, eller på at avgjørelsen er åpenbart uforsvarlig eller urimelig.

Kravene til innholdet i ankeerklæringen er som hovedregel som for anke over dommer.

Etter at tingretten har avgjort saken ved dom, kan tingrettens avgjørelser over saksbehandlingen ikke ankes særskilt. I et slikt tilfelle kan dommen isteden ankes på grunnlag av feil i saksbehandlingen.

Anke over kjennelser og beslutninger settes fram for den tingretten som har avsagt avgjørelsen. Anke over kjennelser og beslutninger avgjøres normalt ved kjennelse etter ren skriftlig behandling i lagmannsretten.

Anke til Høyesterett

Høyesterett er ankeinstans for lagmannsrettens avgjørelser.

Anke til Høyesterett over *dommer* krever alltid samtykke fra Høyesteretts ankeutvalg. Slikt samtykke skal bare gis når anken gjelder spørsmål som har betydning utenfor den foreliggende saken, eller det av andre grunner er særlig viktig å få saken behandlet av Høyesterett. – Anke over dommer avgjøres normalt etter muntlig forhandling.

Høyesteretts ankeutvalg kan nekte å ta til behandling anker over *kjennelser og beslutninger* dersom de ikke reiser spørsmål av betydning utenfor den foreliggende saken, og heller ikke andre hensyn taler for at anken bør prøves, eller den i det vesentlige reiser omfattende bevisspørsmål.

Når en anke over kjennelser og beslutninger i tingretten er avgjort ved kjennelse i lagmannsretten, kan avgjørelsen som hovedregel ikke ankes videre til Høyesterett.

Anke over lagmannsrettens kjennelse og beslutninger avgjøres normalt etter skriftlig behandling i Høyesteretts ankeutvalg.