

SOLA-SAKEN

Høyesteretts dom og kjennelse av 5. mars 1997

Førstvoterende i Høyesterett, dommer Gjølstad, avga slik stemmegivning:

«Saken gjelder prøving av lovligheten av varslet boikott, jf. boikottloven av 5. desember 1947 nr. 1 § 3.

Norsk Transportarbeiderforbund har nedlagt denne påstand:

I søksmålet mot Stavanger Havnelager AS:

1. Lagmannsrettens dom stadfestes.
2. Ankemotparten tilkjennes saksomkostninger.

I søksmålet mot Sola Havn AS:

1. Saka heves for Sola Havn AS sitt vedkommende.
2. Saksomkostninger tilkjennes ikke.

Mitt syn på saken:

Jeg kommer til samme resultat som lagmannsretten.

Etter at varslet om boikott overfor Sola Havn AS nå er trukket tilbake, gjelder prøvingen for Høyesterett bare lovligheten av den varslede boikott overfor Stavanger Havnelager AS. Saken har angått samme spørsmål for begge selskapene, og begrensningen i partsforholdet begrenser ikke prøvingstemaene.

Saksomkostningsspørsmålet i forhold til Sola Havn AS vil jeg ta standpunkt til avslutningsvis.

Jeg peker innledningsvis på at det som er gjenstand for prøving, er en varslet boikott, ikke en iverksatt boikott. Varslet om boikott ble gitt 15. desember 1994. Etter dette har det skjedd endringer i de faktiske forhold. Blant annet har Stavanger Havnelager AS flyttet til Sola. Det har også vært en viss utvikling i de synspunkter som gjøres gjeldende. I forhold til alle de aktuelle prøvingstemaene i boikottloven - § 2 a), b) og c) - oppstår spørsmålet om det er forholdene ved varslet som skal legges til grunn eller om den etterfølgende utvikling kan trekkes inn. Dette kan etter min mening ikke besvares generelt.

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 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 legges til grunn forholdene på domstidspunktet. Særlig under drøftelsen av boikottloven § 2 c) vil det ha liten mening og ikke gi partene den tilsiktete avklaring, dersom man skulle bygge på

forhold som ikke lenger er til stede. De særlige spørsmål knyttet til bestemmelsen i boikottloven § 2 b) kommer jeg tilbake til.

Stavanger Havnelager AS har anført at den varslede boikott har et rettsstridig formål og rammes av boikottloven § 2 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 losse- og lastearbeidet for Losse- og 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 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 Havnelager 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 lønns- og 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 alminnelige 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. 2 har vært ansett som ledd i oppfyllelsen av Norges forpliktelser etter ILO-konvensjon 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. Arbeids- og 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 b). Etter denne bestemmelsen er en boikott rettsstridig blant annet «når den blir foretatt eller holdt vedlike ved usanne eller misvisende opplysninger». Stavanger Havnelager 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 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 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 b) ved en forhåndsvurdering.

Endelig har bedriften påberopt seg boikottloven § 2 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 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 samfunnsmessig 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 konsekvenser 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 anvendelsen av Rammeavtalen vil være helt uhensiktsmessig og ruinerende for bedriften. De økonomiske konsekvenser er underbygget ved henvisning til materiale fra anbudskonkurranse 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 losse- og lastevirksomhet som utviklingen er i ferd med å løpe fra. Dette er ikke nærmere underbygget. 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 Losse- og Lastekontoret i Stavanger skal overta en del av det arbeid som bedriftens terminalarbeidere 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. I allfall 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 side 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 laste-arbeidere 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 premisse 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.

Jeg går så over til å behandle saksomkostningsspørsmålene og ser først på forholdet mellom Transportarbeiderforbundet og Stavanger Havnelager AS.

Anken har ikke ført frem. Saken har imidlertid reist spørsmål om boikottlovgivningen som ikke er avklart i rettspraksis tidligere. Jeg legger ved omkostningsavgjørelsen også vekt på de misvisende opplysninger som er gitt utad fra Transportarbeiderforbundet og som antas å ha medvirket til at det har vært vanskelig å nå frem til en løsning mellom partene. Jeg mener derfor at saksomkostninger ikke bør tilkjennes for noen instans.

Når det gjelder forholdet mellom Transportarbeiderforbundet og Sola Havn AS, har forbundet trukket tilbake boikottvarslet fordi selskapet ikke vil drive noen virksomhet som kommer inn under Rammeavtalen. Forbundet bygger her på det som ble opplyst av styreformannen i selskapet under bevisopptaket for Høyesterett og hevder at dette er en ny opplysning. Sola Havn AS har vist til en rekke uttalelser for å underbygge at dette ikke er noe nytt, men at det har vært opplyst helt fra starten.

Boikottvarslet tok sikte på den virksomhet som i fremtiden skulle drives ved Sola havn. Det er riktig at det hele tiden har vært opplyst at Sola Havn AS er et nystiftet driftsselskap med bare en ansatt. Derimot mener jeg at det har vært naturlig å oppfatte det som er anført fra selskapets side helt fra kravet om tariffavtale ble fremsatt, slik at det kunne være aktuelt med egne ansatte havnearbeidere. Slik var det også naturlig å forstå tilsvaret, jf. også selskapets anbudsinnhentelse.

Omkostningsspørsmålet skal avgjøres etter bestemmelsen i tvistemålsloven § 175 første ledd. Ut fra de opplysninger som forelå, finner jeg at Transportarbeiderforbundet hadde fyllestgjørende grunn til å bygge på at saken også hadde aktualitet i forhold til Sola Havn AS. Jeg finner at saksanlegget overfor Sola Havn AS ikke kan legges Transportarbeiderforbundet til last, og mener at saksomkostninger heller ikke bør tilkjennes i forholdet mellom disse.

Jeg stemmer etter dette for denne

dom og kjennelse:

I forhold til Stavanger Havnelager AS:

- 1. Lagmannsrettens dom - domsslutningens punkt 1 - stadfestes.**
- 2. Saksomkostninger tilkjennes ikke for noen instans.**

I forhold til Sola Havn AS:

- 1. Saken heves.**
- 2. Saksomkostninger tilkjennes ikke for noen instans.**

Dommer Stang Lund: Jeg er i det vesentlige og i resultatet enig med førstvoterende.

Dommer Tjomsland: Likeså.

Dommer Dolva: Likeså.

Dommer Skåre: Likeså.

Etter stemmegivningen avsa Høyesterett denne

dom og kjennelse:

I forhold til Stavanger Havnelager AS:

- 1. Lagmannsrettens dom - domsslutningens punkt 1 - stadfestes.**
- 2. Saksomkostninger tilkjennes ikke for noen instans.**

I forhold til Sola Havn AS:

- 1. Saken heves.**
- 2. Saksomkostninger tilkjennes ikke for noen instans.»**

Tariffavtale opprettet

I forbundet ble dommen mottatt med glede fordi den generelt stadfester at boikott er et lovlig kampmiddel i arbeidslivet. For fagbevegelsen er det avgjørende at vi kan bruke arbeidskampmidler som boikott for å oppnå tariffavtale. Spesielt viktig er dette nå hvor vi ser en tendens til at flere og flere bedrifter stiller seg motvillige til fagbevegelsen og til å binde seg til tariffavtaler. Ikke minst har dette i flere år vært situasjonen i havnene. Kampen for ansvarlige lønns- og arbeidsvilkår gjennom landsomfattende tariffavtaler er styrket gjennom denne dommen.

Etter at dommen var falt, ble det ført forhandlinger med Stavanger Havnelager om opprettelse av tariffavtale i Sola havn. Etter at enighet var oppnådd, men før tariffavtalen skulle iverksettes, valgte Stavanger Havnelager å overføre sin virksomhet til et nyopprettet selskap,.

Den 16. desember 1997 ble det forhandlet fram en tariffavtale med Risavika Havneservice AS som gjaldt losse- og lastearbeidet i Sola havn. Vel tre års kamp for å oppnå tariffavtale i Sola havn var da kronet med seier!