



## ARBEIDSRETTE

### DOM

---

**Avsagt:** 9. desember 2016

**Saksnr.:** 28/2016

**Lnr.:** 35/2016

**Dommere:** Jakob Wahl  
Tron Løkken Sundet  
Karin M. Bruzelius  
Tove Stangnes  
Axel Thuve  
Kjell Bjørndalen  
Björg Hjelmås

**Saken gjelder:** Spørsmål om Fjord Line AS avdeling Risavika er bundet av Rammeavtalen om fastlønssystem for losse- og lastearbeid

---

Landsorganisasjonen i Norge,  
med Norsk Transportarbeiderforbund

Advokat Edvard Bakke

**mot**

1. Næringslivets Hovedorganisasjon, med  
NHO Logistikk og Transport

Advokat Kurt Weltzien

2. Fjord Line AS

## DOM

- (1) Spørsmålet i saken er om Fjord Line AS avdeling Risavika er bundet av Avtale nr. 190 Rammeavtale om fastlønnssystem for losse- og lastearbeidere, inngått mellom Landsorganisasjonen i Norge (LO)/Norsk Transportarbeiderforbund (NTF) og Næringslivets Hovedorganisasjon (NHO)/NHO Logistikk og transport.
- (2) **Kort presentasjon av Rammeavtalen**
- (3) Rammeavtalen mellom NHO/NHO Logistikk og transport og LO/NTF har bestemmelser om fortrinnsrett til losse- og lastearbeid i de havner hvor avtalen gjelder, jf. AR-2015-7, ARD 2014 side 355 og ARD 2001 side 49. Rammeavtalen er et alternativ til losse- og lasteoverenskomsten for Sør- og Nord-Norge. Et særtrekk ved Rammeavtalen er at den etablerer et fastlønnssystem for havnearbeidere, i motsetning til akkordsystemet i avtalen for Sør- og Nord-Norge.
- (4) Rammeavtalen § 1 «Avtalens omfang» bestemmer:

**«1. Denne rammeavtale gjelder for følgende havner: Oslo-Stavanger-Bergen-Trondheim-Drammen-Skien/Porsgrunn-Kristiansand-Fredrikstad-Moss-Mo i Rana-Larvik-Ålesund-Sandnes»**
- (5) Den faste tvistenemnda, opprettet i medhold av Hovedavtalen LO–NHO § 3-9, har i kjennelse 2. mai 2012 lagt til grunn at «Stavanger» i omfangsbestemmelsen betyr at avtalen bare gjelder for Stavanger havn, og ikke gjelder for Risavika havn i Sola kommune.
- (6) Rammeavtalen § 2 har bestemmelser om arbeidsordning. Etter § 2 nr. 1 første punktum har losse- og lastearbeidere fortrinnsrett til utføring av losse- og lastearbeid i havn. Etter § 2 nr. 1 annet punktum gjelder fortrinnsretten ikke for lossing og lasting «ved bedriftens egne anlegg hvor bedriftens egne folk anvendes til lossing eller lasting».
- (7) For å gjennomføre ordningen med fortrinnsrett til losse- og lastearbeid skal det etter § 3 opprettes en personalkomiteé og et administrasjonsorgan. Personalkomiteen skal i henhold til § 3 nr. 1 bestå av tre representanter fra hver av partene. Komiteen skal blant annet behandle saker om inndeling av arbeidstiden, ferieavvikling, og behandle og komme med forslag til regulering av arbeidsstyrken i havnen. Etter § 3 nr. 2 skal det etableres et «administrasjonsorgan», som i Stavanger havn er Stavanger Losse- og lastekontor. Administrasjonsorganet skal bestå av to representanter fra arbeidstakerne og tre representanter fra arbeidsgiverne. Organet skal «sørge for den praktiske gjennomføring av

personalkomiteens beslutninger» og skal ta stilling til komiteens forslag. Kontoret har som oppgave å ivareta de tariffmessige funksjoner i samsvar med det som er bestemt mellom partene i Rammeavtalen, jf. ARD 1988 side 11. Stavanger Losse- og lastekontor er medlem av NHO.

- (8) Rammeavtalen § 5 har bestemmelser om arbeidstid. Paragrafen er grunnlag for såkalte tilpasningsavtaler om etablering av arbeidsordning for å tilpasse arbeidstidsordningene til forholdene i den enkelte havn. Partene er uenige om slike avtaler er selvstendige tariffavtaler eller om de inngår som en del av Rammeavtalen. Partene er også uenige om Rammeavtalen har opphørt å gjelde i Stavanger havn.
- (9) Det har i senere tid vært tvister om forståelsen av fortrinnsretten etter Rammeavtalen og om lovligheten av aksjoner for å fremme krav om tariffavtale for losse- og lastearbeid i Risavika. Av særlig betydning for den foreliggende saken er Arbeidsrettens dom 8. oktober 2014 (ARD 2014 side 355) om rekkevidden av unntaksregelen i Rammeavtalen § 2 nr. 1. I tillegg kan merkes Arbeidsrettens dom 25. august 2015 (AR-2015-17) hvor retten presiserte at den tilsvarende reguleringen av fortrinnsretten i avtalen for Sør- og Nord-Norge var slik å forstå at det ville være tariffstridig om bedrifter som var bundet av avtalen i en konfliktsituasjon, lot losse- og lastearbeid bli utført av andre enn registrerte losse- og lastearbeidere.
- (10) **Om virksomheten i Fjord Line AS og selskapets tariffmessige tilknytning**
- (11) Fjord Line AS (Fjord Line) driver sjøtransport. Selskapet hadde per 30. juni 2016 963 ansatte fordelt med 322 ansatte på land og 641 ansatte på skip. Selskapet har blant annet ferjer på ruten Bergen–Stavanger–Hirtshals. Virksomheten i Stavanger drives fra Risavika. Fjord Line meldte seg inn i NHO/NHO Logistikk og transport med virkning fra 1. desember 2009.
- (12) Selskapet drev frem til 2008 trafikk på ruten Bergen–Haugesund–Egersund–Hanstholm. I 2008 fikk selskapet mulighet til å endre anløpshavn til den nye utenriksterminalen i Risavika havn. Styret vedtok 15. august 2008 å avslutte seilinger fra Egersund og Haugesund og overføre aktiviteten til Risavika. De ansatte i Egersund fikk etter det opplyste tilbud om ansettelse i Risavika, men ingen av de ansatte aksepterte dette.
- (13) Stavanger Havnearbeiderforening gjorde i brev 11. september 2008 gjeldende at «all godshåndtering til og fra skip i Risavika skal utføres av registrerte havnearbeidere», det vil si at havnearbeiderne ved Stavanger Losse- og lastekontor hadde enerett til alt losse- og lastearbeid i Risavika havn. Fjord Line og foreningen gjennomførte et møte om saken

23. september 2008, og et utkast til avtale ble fremlagt 6. oktober 2008. Avtale om «lossing og lasting ved Fjordlines anløp av Risavika havn» ble undertegnet 27. oktober 2008. Partsforholdet i avtalen er angitt som «Norsk Transportarbeiderforbund (NTF) og Stavanger Havnearbeiderforening (SHF) på den ene siden og Fjordline AS på den andre siden». Avtalen er undertegnet av Fjord Line, Stavanger Havnearbeiderforening og Stavanger Losse- og lastekontor. Det er inntatt slike bestemmelser:

**«Partene er enige om å gjøre rammeavtalen om fastlønnssystem for losse- og lastearbeidere med de tilpassinger som er nevnt under gjeldende for ovenfor nevnte arbeid.**

**Administrasjon av avtalen gjøres av Stavanger Losse- og lastekontor (SLLK).**

**1) Antall**

**NTF/SHF aksepterer at personer som har sin hovedbeskjeftigelse i Fjordline AS deltar i losse- og lastearbeidet. SLLK stiller med 2 personer, hvorav minst en terminaltraktoroperatør, ved hvert anløp.**

**2) Arbeidsoppgaver**

**Havnearbeiderne skal primært utføre losse- og lasteoppgaver, men er også tilgjengelige ved fortøyning og andre nærliggende gjøremål.**

**3) Varighet**

**Losse- og lastearbeiderne tilsettes for en minstetid på 3 timer for hvert anløp. Endringer i antall personer og fremmøtetidspunkt kan gjøres uten kostnader minst 6 timer før avtalt fremmøte.**

**4) Uniformering**

**Dersom rederiet ønsker det, kan havnearbeiderne ikle seg rederiets uniformerte arbeidstøy. Rederiet holder da klærne.**

**5) Oppsigelse**

**Avtalen følger eventuelle endringer i rammeavtalen og har en gjensidig oppsigelsestid på 3 måneder dersom forutsetningene for avtalen endres vesentlig, herunder også hvis forhold omkring fortrinnsretten til arbeidet endres.»**

- (14) Utkast til avtale ble utformet av leder i Stavanger Havnearbeiderforening, Jarl Terje Lilledal. Det avsluttende tillegget i punkt 5 om forhold ved fortrinnsretten som oppsigelsesgrunn ble tilføyd under forhandlingene etter forslag fra Fjord Line. Svein Ege, Senior Controller og tidligere økonomidirektør i Fjord Line, har forklart at meningen med tilføyelsen fra rederiets side var å klargjøre at avtalen kunne sies opp. Tilføyelsen ble godtatt uten merknader fra Stavanger Havnearbeiderforening.
- (15) Da Fjord Line i 2013 skulle øke antallet anløp i Risavika, ble det gjort endringer i avtalen fra 2008 i en tilleggsavtale. I avtalen av 7. mai 2013 heter det:

**«Tillegg til avtale 27. oktober 2008 mellom Norsk Transportarbeiderforbund (NTF), Stavanger Havnearbeiderforening (SHF) og Fjord Line AS (FL).**

**I forbindelse med at Fjord Line med virkning fra juni 2013 planlegger å sette inn nye Cruiseferger som medfører daglige avganger og ankomster til/fra Risavika er det avtalt følgende endring i forhold til eksisterende avtaler:**

1) Partene er enige om at SLLK med virkning fra første dato ny ferge settes inn – planlagt til juni 2013 – forplikter seg til å stille med minimum 1 person med terminaltraktorsertifikat pr. anløp/avgang.

2) Fjord Line kommer til å ansette nytt, eget, personell i den grad det er nødvendig for å kunne bemanne vaktene utover den ene personen som SLLK stiller med til hvert anløp/avgang.

3) Praksisen med å ha to tugførere på hvert anløp videreføres som tidligere. I den grad Fjord Line har behov for ekstra personell til arbeid med lossing og lasting utover den ene stillingen fra SLLK, og den ene fra Fjord Lines egne ansatte, vil SLLK ha fortrinnsrett til dette. Dersom SLLK ikke klarer å fremskaffe ekstra personell står Fjord Line fritt til å rekvirere personell fra alternative leverandører, uten at SLLK kan kreve noen form for betaling for arbeid de ikke har utført.

4) Denne avtalen vil gjelde inntil det er endelig avklart hvorvidt SLLK har fortrinnsrett til laste- og lossearbeid i Risavika havn. Partene er enige om å reforhandle avtalen av 27.10.2008 basert på konklusjonen vedr fortrinnsretten når denne er endelig avklart. I den grad retten skulle komme til den konklusjon at SLLK har fortrinnsretten er begge parter innstilt på å respektere denne. Dog skal ikke utarbeidelse av ny avtale få den konsekvens at Fjord Line vil måtte si opp egne ansatte grunnet eventuell fortrinnsrett.

5) Øvrige betingelser i eksisterende avtale forlenges uendret frem til pkt. 4 er avklart.»

- (16) Det vises til Arbeidsrettens merknader nedenfor om bakgrunnen for tilleggsavtalen.
- (17) **Nærmere om havneoppgjøret for 2016 og bakgrunnen for tvisten knyttet til Fjord Line**
- (18) Tvisten om Fjord Line oppstod i tilknytning til tariffoppgjøret for Rammeavtalen i 2016. På grunn av sammenhengen mellom tariffoppgjøret, den foreliggende tvisten og en annen mulig rettstvist som oppstod under oppgjøret, vil Arbeidsretten gi en oversikt over tariffforhandlingene og tvisteforløpet for Fjord Line.
- (19) NTF meddelte i brev 18. januar 2016 at forbundet hadde 156 medlemmer tilknyttet administrasjonsorganene etter Rammeavtalen. Dette er den såkalte listeutvekslingen mellom partene i forkant av tariffrevisjoner, jf. Hovedavtalen LO–NHO § 3-12. Etter en oppregning av hvilke havner avtalen gjaldt for, uttales det at avtalen gjaldt for «NHOs medlemsbedrifter, skipsekspeditører, stuveribedrifter, rederier og andre bedrifter i den utstrekning disse overtar ekspedisjon eller arbeid for dem i disse 13 havnene». Oppsigelse av Rammeavtalen ble meddelt i brev 21. januar 2016.
- (20) NHO Logistikk og transport opplyste i brev 25. januar 2016 til NTF at Rammeavtalen ikke ville bli fornyet for Stavanger havn fordi landsforeningen ikke lenger hadde medlemmer der som var bundet av avtalen. NTF bestred at avtalen hadde opphørt å gjelde i Stavanger havn. Med grunnlag i NHOs syn på spørsmålet om bortfall av Rammeavtalen, fremmet NHO Logistikk og transport krav om en «redaksjonell endring» i avtalens § 1 ved at Stavanger havn skulle tas ut av oppregningen av havner. NTF fremmet krav om at

«Stavanger» skulle endres til «Stavanger havnedistrikt». Et tilsvarende krav om endring av omfangsbestemmelsen hadde også blitt fremmet i tariffrevisjonen i 2012.

- (21) Tarifforhandlingene ble brutt 25. mai 2016. NHO Logistikk og transport ba i den forbindelse om at NTF presiserte hvilke medlemsbedrifter som benyttet seg av losse- og lastekontorenes tjenester, slik at listen for Rammeavtalen var i samsvar med kravene i Hovedavtalen § 3-12. I e-post 26. mai 2016 fra advokat Thor Chr. Hansteen i NHO Logistikk og transport til NTF, uttaler han blant annet:

**«Oversikten gir ikke de nødvendige avklaringer til å kunne ta stilling til NTFs anførsel om at vilkårene for å videreføre Rammeavtalen i Stavanger er oppfylt.**

...

**For ordens skyld presiserer vi at oversikten skal vise arbeid som utføres innen «Stavanger havn», og ikke innen «Stavanger havnedistrikt».**

**SLLK sin avtalemessige berettigelse er basert på losse- og lastearbeid utført innenfor Stavanger havn. Rammeavtalen kommer ikke til anvendelse utenfor Stavanger havn. Losse- og lastearbeid som utføres utenfor Stavanger havn, og/eller annet arbeid enn losse- og lastearbeid som utføres innenfor Stavanger havn, gir ikke grunnlag for å videreføre overenskomsten.**

**Rammeavtalen gjelder videre kun ved bedrifter hvor avtalen er gjort gjeldende. Medlemskap i NHO LT/NHO i seg selv medfører ingen avtalemessige forpliktelser iht. Hovedavtalen. Kjøp av tjenester fra SLLK er i seg selv ikke noe grunnlag for at Rammeavtalen gjelder mellom SLLK og den enkelte bedrift.»**

- (22) I e-postutveksling 26. og 27. mai 2016 ble partene enige om at spørsmålet om tariffavtaleopphør i Stavanger havn ikke skulle være tema under tariffrevisjonen.
- (23) NTF sendte 25. mai 2016 en oversikt over hvilke virksomheter losse- og lastekontoret hadde oppdrag for. Fjord Line var nevnt i denne oversikten. Advokat Hansteen presiserte i e-post 27. mai 2016 til 1. nestleder i NTF, Terje Fenn Samuelsen, at Fjord Line ikke var registrert som bundet av Rammeavtalen, og at virksomheten drev fra privat kai i Sola kommune. Deretter uttales det:

**«Det skal være inngått en lokal avtale mellom bedriften og SLLK, men den er ikke bindende for de overordnede tariffparter.»**

- (24) Tvisteforhandlinger mellom NHO Logistikk og transport og NTF for spørsmålet om opphør av Rammeavtalen i Stavanger havn ble gjennomført 30. mai 2016. NHO Logistikk og transport viste til at Rammeavtalen ikke fikk anvendelse på losse- og lastearbeid som utføres utenfor Stavanger havn, og at avtalen bare gjaldt for bedrifter hvor tariffavtalen var gjort gjeldende i samsvar med fremgangsmåten i Hovedavtalen §§ 3-7 flg.:

**«Medlemskap i NHO LT/NHO i seg selv medfører ingen avtalemessige forpliktelser iht. Hovedavtalen. Kjøp av tjenester fra SLLK er i seg selv ikke noe grunnlag for at Rammeavtalen gjelder mellom SLLK og den enkelte bedrift.»**

- (25) NTF anførte at Rammeavtalen fortsatt var gjeldende. Forbundet viste til at avtalen gjaldt for «NHOs medlemsbedrifter og benyttes som direkteavtale/hengeavtale for uorganiserte bedrifter i samme havn».
- (26) I brev 15. juni 2016 gjorde NHO overfor LO gjeldende at Rammeavtalen i henhold til prinsippene Hovedavtalen bygget på, hadde opphørt å gjelde i Stavanger havn fordi NHO ikke lenger hadde medlemsbedrifter der som benyttet seg av Stavanger Losse- og lastekontor. LO har ikke besvart NHOs brev.
- (27) Fjord Line sa opp avtalen om lossing og lasting i møte med Stavanger losse- og lastekontor og Risavika Terminal AS 24. juni 2016. Ingen representanter fra Stavanger Havnearbeiderforening deltok på møtet. I oppsigelsesbrev samme dag adressert til Stavanger Losse- og lastekontor uttales det:

**«Vi viser til avtale av 27. oktober 2008 samt tilleggsavtale av 7. mai 2013 vedr losse og lastearbeid i forbindelse med Fjord Line sine anløp i Risavika Havn.**

**Samtidig vises det til korrespondanse mellom NHO Logistikk og transport og Norsk Transportarbeiderforbund hvor NHO har meddelt at rammeavtalen om fastlønn i Stavanger er opphørt med virkning fra 31.03.2016 i samsvar med Hovedavtalens regler.**

**I eksisterende avtaleverk fremkommer det at Fjord Line har en rett til å si opp avtalen med 3 måneders varsel dersom forhold vedr. fortrinnsretten endres vesentlig, samt at det er endelig avklart om SLLK har fortrinnsrett til laste og lossearbeid i Risavika havn. I og med at rammeavtalen om fastlønn er opphørt, og Den fast tvistenemnd har fastslått at Rammeavtalen om fastlønn ikke gjelder i Risavika, er denne forutsetningen i kontrakten innfridd.**

**Fjord Line velger på denne bakgrunn å meddele vår oppsigelse av kontrakten. Med 3 måneders oppsigelsesfrist medfører dette at kontrakten termineres med virkning fra 1. anløp 1. oktober 2016.»**

- (28) I e-post 27. juni 2016 ble oppsigelsesbrevet sendt i kopi til Anne Oftedal ved Stavanger Losse- og lastekontor og Jarl Terje Lilledal i Stavanger Havnearbeiderforening. Fjord Line bekreftet samtidig at det var avtalt å gjennomføre et informasjonsmøte 28. juni 2016 kl. 1100. Ingen havnearbeidere deltok på informasjonsmøtet. Den 1. oktober 2016 begynte Risavika Terminal AS å utføre losse- og lastearbeid for Fjord Line.
- (29) LO/NTF varslet plassfratredelse i havneoppgjøret 12. august 2016. I e-post samme dag fra advokat Hansteen til blant annet riksmekleren og NTF, krevde NHO Logistikk og transport at NTF presiserte hvilke av NHOs medlemsbedrifter plassfratredelsen ville få virkning for:
- «Medlemskap i NHO medfører i seg selv ingen tariffmessige forpliktelser for medlemsbedriftene. Våre medlemsbedrifter må således være gjort eksplisitt bundet av Rammeavtale for fastlønn for at de skal bli omfattet av plassoppsigelsen/plassfratredelsen.»**
- (30) Partene kom til enighet under meklingen 24. september 2016. Partene vedtok blant annet en «frysbestemmelse» for unntaksbestemmelsen i Rammeavtalen § 2 nr. 1:

**«De bedrifter som er bundet av Rammeavtalen eller Sør- og Nord-Norgeavtalen, viderefører den arbeidsordning som pt er etablert, men det vil ikke være adgang til å inngå nye avtaler der unntaksbestemmelsen i Rammeavtalens § 2 nr. 1 annen setning ... anvendes, ref. Arbeidsrettens dom 8.10.2014, frem til ILO har besvart henvendelsen.»**

- (31) Referansen til ILO var til et punkt i protokollen om at partene i felles brev ville anmode Arbeidsdepartementet om en avklaring av om ILO-konvensjon nr. 137 var gjennomført på riktig måte i norsk rett. Resultatet fra meklingen ble senere godtatt av et stort flertall av NTFs medlemmer.
- (32) Fjord Lines oppsigelse 24. juni 2016 ble tema mellom tariffpartene etter at meklingen var avsluttet. I e-post 28. september 2016 fra leder i Stavanger Havnearbeiderforening Jarl Terje Lilledal til terminalsjef Fredrik Langfeldt, la Lilledal til grunn at Fjord Line etter tariffoppgjøret fortsatt var bundet av Rammeavtalen. I e-post med svar til Lilledal 30. september 2016, uttaler Langfeldt:

**«NTF har aldri fremmet krav om at Rammeavtale om fastlønn skal gjøres gjeldende ved Fjord Lines AS, Risavika.**

**Meklingen som nylig er avsluttet gjaldt de parter som er bundet av de to tariffavtalene Rammeavtale om fastlønn og Sør- og Nord-Norgeavtalen.**

**Rammeavtale om fastlønn brakt til utløp og opphør per 1. april i Stavanger i henhold til Hovedavtalens bestemmelser. NHO har samme syn som NHO LT i saken. LO har per 27. september ikke bestridt NHOs syn...**

**Meklingsforslaget omfatter ikke Stavanger Losse- og lastekontor fordi kontoret ikke lenger er bundet av Rammeavtale om fastlønn. Tilsvarende binder meklingsforslaget heller ikke Fjord Line i Risavika fordi bedriften ikke er, eller har vært, bundet av avtalen. Uansett var Rammeavtale om fastlønn bare gjort gjeldende for Stavanger havn, og ikke i Sola kommune.**

**For ordens skyld gjør vi det klart at selv om det hadde vært enighet om at Rammeavtalen gjaldt, ville Fjord Line kunne forholdt seg til unntaksbestemmelsen i Rammeavtalen § 2 nr. 1 annen setning ... fordi meklingsforslaget er til hinder for å inngå nye avtaler. Fjord Line sendte som kjent oppsigelse til SLLK i juni 2016, og den avtalemessige endring var gjennomført før meklingen.»**

- (33) I møte hos riksmekleren 11. oktober 2016 ble partene enige om at spørsmålet om Fjord Line var bundet av Rammeavtalen skulle avgjøres av Arbeidsretten, og at Fjord Line inntil tvisten var avgjort skulle fortsette å benytte Stavanger Losse- og lastekontor. Risavika Terminal AS har fra samme tidspunkt stanset utføringen av losse- og lastearbeid for Fjord Line.
- (34) LO tok ut stevning for Arbeidsretten 19. oktober 2016. Da påstanden som var nedlagt i stevningen også rettet seg mot bedriften Fjord Line AS, er bedriften ved forkynningen overfor NHO oppført som medsaksøkt, jf. arbeidstvistloven § 35 siste ledd og domstoloven §§ 194 og 175.
- (35) Hovedforhandling ble gjennomført 24.–25. november 2016. To partsrepresentanter og fem vitner avga forklaring.



- (36) **Partenes påstandsgrunnlag og påstander**
- (37) *Landsorganisasjonen i Norge*, med Norsk Transportarbeiderforbund, har i korte trekk anført:
- (38) Partene er enige om at Rammeavtalen som utgangspunkt ikke gjelder i Risavika havn, men at det ikke er noe til hinder for at den gjøres gjeldende der. I dette tilfellet er det etablert tariffbinding for virksomheten i Risavika havn som gjør at Fjord Lines oppsigelse er uten virkning.
- (39) Partene er enige om at medlemskap i NHO i seg selv ikke fører til at en virksomhet blir bundet av en tariffavtale. Tariffbundethet kan etableres ved å følge prosedyren i Hovedavtalen §§ 3-7 flg., men skriftlighetskravet i arbeidstvistenloven og reglene i Hovedavtalen er ikke til hinder for at tariffbundethet etableres på annet grunnlag, sml. ARD 1966 side 113. Skriftlighetskravet i Hovedavtalen er bare en ordensforskrift, og ikke et materielt vilkår for tariffbundethet. Ved anvendelsen av disse normene må det i tillegg ses hen til at Rammeavtalen er en spesiell avtale.
- (40) I dette tilfellet er tariffbundethet etablert til tross for at fremgangsmåten i Hovedavtalen ikke er fulgt. NHO har i lang tid vært kjent med Fjord Lines avtale om å anvende Rammeavtalen. NHO har i anførsler i den faste tvistenemndas sak om tariffavtalevalg for Risavika, vist til at Rammeavtalen var «gjort gjeldende» for medlemsbedrifter der. Det samme er lagt til grunn i merknadene til nemndas flertall, hvor NHOs forhandlingsdirektør deltok. NHOs forhandlingsdirektør har i tillegg forklart at han er bevisst på begrepsbruken, og at tariffbinding foreligger hvor en avtale er «gjort gjeldende». NTF kunne derfor innrette seg etter at NHO mente Rammeavtalen var gjort gjeldende for Fjord Line.
- (41) Når Rammeavtalen mellom NHO/NHO Logistikk og transport og LO/NTF er gjort gjeldende for Risavika havn, er det NHO og LO som har rådigheten i tariffforholdet. Fjord Lines oppsigelse har da ingen virkning. Oppsigelsen av tilpasningsavtalen er uansett uten virkning fordi de avtalefestede vilkårene for oppsigelse ikke er oppfylt. Den faste tvistenemndas konklusjon om at Rammeavtalen ikke gjelder i Risavika har ingen betydning når partene uansett er enige om at avtalen kan gjøres gjeldende der dersom partene er enige om det. Fjord Lines henvisning til at Rammeavtalen har opphørt å gjelde i Stavanger havn er uriktig og er i tillegg uten betydning for spørsmålet om hvilken regulering som gjelder for Fjord Lines virksomhet i Risavika.
- (42) Under enhver omstendighet må oppsigelsen anses som en oppsigelse som bare gjelder tilpasningsavtalen. Fjord Line har derfor plikt til å inngå ny tilpasningsavtale.

- (43) For det tilfellet at Rammeavtalen er bindende for Fjord Line er «frysbestemmelsen» i protokollen fra meklingen til hinder for at bedriften påberoper unntaksbestemmelsen i Rammeavtalen § 2.
- (44) Det er nedlagt slik påstand:
- «Fjord Line AS i Risavika er bundet av Avtale nr. 190 Rammeavtale om fastlønnssystem for losse- og lastearbeidere.»**
- (45) *Næringslivets Hovedorganisasjon*, med NHO Logistikk og transport, og *Fjord Line AS* har i korte trekk anført:
- (46) Rammeavtalen gjelder ikke for Risavika havn og er derfor ikke bindende for Fjord Line. Fjord Lines medlemskap i NHO har ikke som virkning at Rammeavtalen uten videre blir bindende for virksomheten i Risavika. For at en organisasjonsmessig tariffavtale skal gjelde for en bedrift, må det fremmes krav om dette, og kravet må fremsettes skriftlig, jf. Hovedavtalen § 3-7 og § 3-9. Bestemmelsen om at krav må fremsettes skriftlig er et materielt vilkår for at en organisasjonsmessig avtale skal gjøres gjeldende. LO/NTF har aldri fremsatt krav om at Rammeavtalen skal gjelde for Fjord Lines virksomhet i Risavika. NHO har ikke akseptert noe krav om at den skal gjøres gjeldende eller bekreftet at Fjord Line er bundet av avtalen. Da Fjord Line ble medlem av NHO var bedriften bundet av en direkteavtale med Stavanger Havnearbeiderforening og Stavanger Losse- og lastekontor. På grunnlag av denne avtalen var Rammeavtalen gjort gjeldende med særskilte tilpasninger. Denne tilpasningsavtalen hadde en egen oppsigelsesklausul som gir Fjord Line grunnlag for å bringe direkteavtalen til opphør. En slik lokal avtale er under enhver omstendighet ikke bindende for de overordnede parter i Rammeavtalen.
- (47) Spørsmålet om Fjord Line var tariffbundet var ikke en del av tariffoppgjøret i 2016. NHOs krav om endring av omfangsbestemmelsen var et redaksjonelt krav, begrunnet i at NHO mente tariffavtalen reelt sett ikke lenger gjaldt i Stavanger havn.
- (48) Under enhver omstendighet har Rammeavtalen opphørt å gjelde for Fjord Lines virksomhet i Risavika etter at bedriften sa opp avtalen til utløp 1. oktober 2016. Avtalen er en direkteavtale mellom Fjord Line, Stavanger Losse- og lastekontor og Stavanger Havnearbeiderforening. NTF er ikke part i avtalen. Fjord Lines begrunnelse for oppsigelsen oppfylder kravene i 2008-avtalens punkt 5 fordi den er knyttet til forhold omkring fortrinnsretten. Virksomheten hadde grunnlag for oppsigelse allerede i 2013 ved avklaringen om at Rammeavtalen ikke gjaldt for Risavika havn. Det har etter 2013 kommet til ytterligere forhold som kan begrunne oppsigelse, slik som Arbeidsrettens dommer fra

2014 og 2015 om fortrinnsretten og de spørsmål som har oppstått i tilknytning til Holship-saken for EFTA-domstolen og Høyesterett.

(49) Selv om Rammeavtalen er bindende for Fjord Lines virksomhet i Risavika, vil unntaksbestemmelsen i § 2 nr. 1 under enhver omstendighet få anvendelse. Fjord Line har eksklusiv rådighet over kaiområdet i Risavika. I perioden 1.–10. oktober 2016 ble arbeidet utført av ansatte i Risavika Terminal AS. Unntaksbestemmelsen har derfor blitt benyttet før tariffpartene ble enige om å praktisere fortrinnsretten i tvisteperioden.

(50) Det er nedlagt slik påstand:

«De saksøkte frifinnes.»

(51) **Arbeidsrettens merknader**

(52) Spørsmålet i saken er om Rammeavtalen på grunn av avtalene fra 2008 og 2013 er bindende for Fjord Lines virksomhet i Risavika, enten som en organisasjonsmessig tariffavtale mellom LO/NTF og NHO/NHO Logistikk og transport eller på annet tariffrettslig grunnlag. For det tilfellet at Rammeavtalen er bindende som følge av direkteavtalen fra 2008 og tilleggsavtalen fra 2013, er spørsmålet om Fjord Lines oppsigelse av 24. juni 2016 har rettsvirkning slik at denne reguleringen av fortrinnsrett til losse- og lastearbeid opphørte 1. oktober 2016.

(53) Et særtrekk ved saken er at LO og NHO ikke har benyttet prosedyren for overgang til ny tariffavtale etter reglene Hovedavtalen LO–NHO (2014–2017) §§ 3-7 flg. etter at Fjord Line ble medlem i NHO 1. desember 2009. På bakgrunn av parts- og vitneforklaringene legger Arbeidsretten til grunn at LO/NTF ikke har fremsatt et skriftlig eller et konkret muntlig krav overfor NHO om at Rammeavtalen skulle gjøres gjeldende for Fjord Lines virksomhet i Risavika.

(54) Partene er videre enige om at bedriftens innmeldelse i NHO i seg selv ikke førte til at avtalen av 2008 ble en organisasjonsmessig avtale eller at NHO trådte inn som tariffpart, jf. også ARD 1991 side 122. Det er også enighet om at Rammeavtalens omfangsbestemmelse ikke dekker Risavika havn. Dette følger av Tvistenemndas kjennelse 3. mai 2012 og av at NTFs krav ved tariffrevisjonene i 2012 og 2016 om endring av omfangsbestemmelsen fra «Stavanger» til «Stavanger havnedistrikt» ikke førte frem.

- (55) Arbeidsretten vil først knytte noen merknader til de alminnelige tariffrettslige regler og til Hovedavtalens regler om gjennomføring av tariffavtaler, før retten går inn på det omtvistede avtaleforholdet.
- (56) Arbeidstvistloven § 4 bestemmer at tariffavtaler skal opprettes skriftlig. Skriftlighetskravet er forankret i hensynet til klarhet om at det inngås en tariffavtale med de virkninger det har, hvem som er tariffavtalens parter og innholdet i de tariffrettslige rettigheter og plikter. Selv om skriftlighetskravet er strengt, er det ikke absolutt, jf. Evju, Det kollektive arbeidslivet (2. utg. 2013) side 131–132 og Sundet, Tariffavtalen – utvalgte emner side 38–39 og 115 med videre henvisninger til praksis. Skriftlighetskravet må nyanseres ut fra det spørsmål saken reiser og den tariffrettslige sammenhengen for reguleringen. Det er likevel klart at det bare i unntakstilfeller kan være grunnlag for å etablere tarifforhold uten at skriftlighetskravet i § 4 er oppfylt.
- (57) I tillegg til lovens skriftlighetskrav kan det i tariffavtaler være særskilt regulering av fremgangsmåten ved og vilkårene for tariffbundethet, slik som de hovedavtalebestemmelser denne saken gjelder. LO og NHO kan etter Hovedavtalen § 3-7 nr. 1 i tariffperioden kreve at det skal gjelde tariffavtale i bedrift som ikke er bundet av tariffavtale mellom organisasjonene. Dersom bedriften som melder seg inn er bundet av en tariffavtale, gjelder denne avtalen «til den er brakt til opphør», jf. § 3-7 nr. 5 siste ledd. Krav om gjennomføring av tariffavtale skal etter § 3-9 nr. 1 «fremsettes skriftlig av LO eller NHO, eventuelt gjennom forbund eller landsforening» overfor NHO/landsforening eller LO/forbund. Det tilligger LO og NHO å ta stilling til tariffavtalekravet. Hovedavtalen § 3-7 nr. 4 slår uttrykkelig fast at forbund og landsforening ikke er legitimerte til å binde hovedorganisasjonene i slike spørsmål. Dersom kravet om tariffavtale bestrides, kan det kreves forhandlinger. Oppnås det ikke enighet i disse forhandlingene, har hver av partene rett til å bringe spørsmålet inn for den faste tvistenemnda. Bringes saken ikke inn for nemnda innen to måneder etter at forhandlingene er avsluttet, skal tariffavtale gjennomføres i samsvar med det krav som er fremsatt, jf. § 3-9 nr. 4 siste punktum og Arbeidsrettens dom 19. oktober 2016 (AR-2016-26) om den tilsvarende bestemmelsen i Hovedavtalen mellom NHO og Norsk Sykepleierforbund.
- (58) Partene er uenige om skriftlighetskravet i Hovedavtalen er en ordensforskrift eller et materielt vilkår for at en organisasjonsmessig tariffavtale skal bli gjort gjeldende for en medlemsbedrift. Spørsmålet er om det innenfor Hovedavtalens system for gjennomføring av tariffavtaler mellom NHO og LO er rom for å anvende de alminnelige tariffrettslige

regler om tariffbundethet gjennom formløs aksept. Etter Arbeidsrettens vurdering viser bakgrunnen for Hovedavtalens bestemmelser og formålet med dem at gjennomføring av en organisasjonsmessig avtale krever at man følger prosedyren i Hovedavtalen, og at de alminnelige tariffrettslige regler som utgangspunkt ikke kan supplere reglene i §§ 3-7 flg.

- (59) Hovedavtalen har fra 1950 hatt regler om frist for å fremme krav om gjennomføring av tariffavtale. Frem til 1994 var det ingen uttrykkelige krav til begjæringens form. Hovedavtalen (1990–1993) § 3-7 nr. 2 bestemte at «begjæring» måtte fremsettes av NHO eller LO innen en bestemt frist. Ordlyden tilsa en uttrykkelig muntlig eller skriftlig henvendelse til motparten. Hensynet til klarhet tilsa åpenbart at slike henvendelser ble gjort skriftlig. Ved hovedavtalerevisjonen høsten 1993 ble partene enige om en teknisk revisjon av bestemmelsene og om å legge til rette for en mer effektiv behandling av tvister om valg av tariffavtale. LO og NHO har i kommentarer til bestemmelsene som kom inn ved hovedavtalerevisjonen i 1993 understreket behovet for både effektivitet og klarhet. I notat 20. januar 1994 utformet av advokat Arne Jacobsen fra administrasjonen i NHO til NHOs hovedstyre uttales det:

**«De nye §§ 3-7 til 3-10 tar sikte på en mer systematisk fremstilling av reglene. Det er lagt stor vekt på å klargjøre tariffpartene LOs og NHOs avgjørende rolle, og å sikre en hurtig og effektiv saksbehandling samt å beskrive de kriterier som Tvistenemnden skal legge til grunn for sin avgjørelse.»**

- (60) I NHOs kommentarer til Hovedavtalen (1994–1997) § 3-7 gis det en mer utførlig omtale av endringene og formålet med dem:

**«Ved siste Hovedavtalerevisjon la partene stor vekt på å få nedfelt i avtalen klare saksbehandlingsregler. Så vel for organisasjonen som for partene på bedriften er det viktig å ha beskrevet hvilken fremgangsmåte som skal følges og hvilke frister som må overholdes når det fremsettes krav om å få gjennomført tariffavtale på en bedrift.**

**Formelt er det tariffavtalens overordnede parter – LO og NHO – som kan fremsette og bekrefte krav om tariffavtale,...**

**I praksis er det imidlertid vedkommende forbund og vedkommende landsforening som arbeidstagerne og bedriften er tilsluttet som fremsetter og bekrefter et krav om gjennomføring av tariffavtale. Dette fremgår av pkt. 1 og pkt. 2, og det er presisert at kravet skal fremsettes skriftlig og at den part som mottar kravet skal gi et svar snarest mulig og senest innen en måned fra kravet ble mottatt. Også svaret bør skje skriftlig.»**

- (61) LOs kommentarer til Hovedavtalen (1994–1997) § 3-7 går i samme retning:

**«Man må merke seg at nyinnmeldt bedrift ikke automatisk går inn under den |aktuelle avtale mellom organisasjonene. Det må være fremsatt krav av LO eller NHO i samsvar med de frister som er bestemt i punkt 2. Dette av hensyn til notoriteten.»**

- (62) Partenes kommentarer er i samsvar med innretningen på bestemmelsene som i 1994 kom inn i Hovedavtalen: De skal sikre effektivitet og klare linjer i saker om tariffavtalevalg,

med uttrykkelige bestemmelser om formkrav, fullmakter og frister for avklaring av spørsmålet. Dersom prosedyren følges vil tariffavtalen gjennomføres i samsvar med kravet, selv om andre tariffavtaler skulle passe bedre for virksomheten, jf. Arbeidsrettens dom 19. oktober 2016 (AR-2016-26) avsnitt 134 og avsnitt 135. Det må derfor vises atskillig varsomhet med å åpne for organisasjonsmessig tariffbundethet på annet grunnlag enn reglene i Hovedavtalen §§ 3-7 flg. Dette tilsier at de alminnelige tariffrettslige regler som utgangspunkt ikke har anvendelse her. Rammeavtalens særlige karakter kan ikke begrunne en annen løsning. Det kan bare i helt spesielle tilfeller være rom for organisasjonsmessig tariffbundethet når prosedyren i Hovedavtalen § 3-7 flg. ikke er fulgt.

- (63) LO/NTF har vist til at det i ARD 1966 side 113 er lagt til grunn at tariffbundethet kan oppstå som følge av passivitet. Som Arbeidsretten understreket i den saken, var det passivitet og forholdene for øvrig som begrunnet tariffbundethet for en uorganisert bedrift, og Arbeidsretten tiltrådte «i det vesentlige» byrettens begrunnelse. Det fremgår av byrettens begrunnelse at bedriften ikke bare forholdt seg passiv til henvendelsene fra foreningen og til foreningens skriv for øvrig som klart ga uttrykk for at foreningen mente det bestod en tariffavtale mellom partene. Bedriften hadde i praksis innrettet seg som om det bestod en tariffavtale og tatt konsekvensene av det, blant annet ved å avlønne i henhold til overenskomsten. Det var først et stykke ut i saksforberedelsen for byretten det ble gjort gjeldende at skriftlighetskravet ikke var oppfylt. I en slik situasjon kunne anførselen om manglende skriftlighet klart ikke føre frem, og passiviteten måtte derfor tolkes som en godkjenning av tariffavtalen. Avgjørelsen viser at det skal en del til for å etablere tariffbundethet uten at skriftlighetskravet er oppfylt, og at det kan ha betydning på hvilket nivå bundetheten etableres. Arbeidsrettens vurdering i den saken er ikke sammenlignbar med den vurdering som må foretas i den foreliggende saken.
- (64) Spørsmålet er om Rammeavtalen er gjennomført som en organisasjonsmessig tariffavtale overfor Fjord Line, nærmere bestemt om NHO eller NHO Logistikk og transport kan sies å ha godkjent tariffavtalekravet slik at det er hovedorganisasjonen eller landsforeningen som har rådigheten i tarifforholdet. En oppsigelse gitt av Fjord Line som tariffbundet medlem vil i så fall være uten rettsvirkning.
- (65) Fjord Line var på tidspunktet for innmelding i NHO 1. desember 2009 forpliktet på grunnlag av avtalen av 27. oktober 2008. Det er uten betydning for vurderingen at Fjord Line fortsatte å praktisere avtalen etter innmeldelse. Arbeidsretten viser i denne sammenheng til presiseringen i Hovedavtalen § 3-7 nr. 5 tredje ledd om at eksisterende

tariffavtaler som det nye medlemmet er bundet av, gjelder frem til de er brakt til opphør. Det avgjørende er hvordan hovedorganisasjon og landsforening har forholdt seg til Fjord Lines avtale. Spørsmålet er om det etter innmeldelsen 1. desember 2009 er forhold som tilsier at denne avtalen har blitt til en organisasjonsmessig tariffavtale. Som ARD 1966 side 113 illustrerer må det være et klart reaksjonsgrunnlag før passivitet kan regnes som en tiltredelse til tarifforholdet. Etter Arbeidsrettens vurdering er det ikke slike forhold i denne saken verken fra hovedorganisasjonens eller fra landsforeningens side.

- (66) LO/NTF har vist til NHOs anførsler i sak nr. 3/2010 og sak nr. 7/2011 om valg av tariffavtaler for NorSea AS i Risavika Sør og Risvika Terminal AS som ble avgjort ved tvistenemndas kjennelse 3. mai 2012. NHO gjorde gjeldende at Rammeavtalen ikke var en tariffavtale som passet for virksomhetene i Risavika havn og viste blant annet til avtalens omfangsbestemmelse. Risavika havn var ikke etablert som del av Stavanger havn, og avtalen var da ikke anvendelig. I NHOs anførsler heter det at den ikke var «gjort gjeldende» der, men «på grunn av en spesiell forhistorie er Rammeavtalen gitt anvendelse for enkelte bedrifter som driver virksomhet i Risavika». LO/NTF har også vist til flertallets merknader i kjennelsen. Flertallet, bestående av nemndas leder sorenskriver Stein Husby og forhandlingsdirektør i NHO Rolf Negård, uttaler:

**«LO har anført at Risavika må anses å være en del av Stavanger Havn, og således falle inn under omfangsbestemmelsen i § 1. Dette følger etter LOs syn både av utviklingen og planene for havnestrukturen i regionen. Dette underbygges av det faktum at Rammeavtalen er gjort gjeldende for tre bedrifter i Risavika.**

**NHO har på sin side anført at partene ikke har blitt enige om å utvide Rammeavtalens omfang til å omfatte Risavika.**

**Flertallet vil til dette bemerke at havneaktivitetene i regionen er omfattende og i betydelig grad spesialiserte mellom private havner (landbaser for oljeaktiviteten) og offentlige havner, samt at havnene ligger spredt i flere kommuner i regionen. Flertallet kan vanskelig se at det er grunnlag for å utvide forståelsen av angivelsen Stavanger havn i § 1 til å omfatte Risavika. At Rammeavtalen for tiden er gjort gjeldende for to bedrifter i Risavika har sin særskilte begrunnelse knyttet til at disse bedriftene var omfattet av Rammeavtalen før de meldte seg inn i NHO.»**

- (67) Arbeidsretten er enig i at det i NHOs anførsler og flertallets merknader er ord og uttrykk som leder tanken i retning av at NHO mener Rammeavtalen er gjennomført som en ordinær organisasjonsmessig tariffavtale. Når Arbeidsretten likevel ikke kan tillegge disse merknadene avgjørende vekt, har det sammenheng med følgende forhold:
- (68) Flertallets uttalelse om tariffregulering for Risavika må ses i sammenheng med flertallets understreking av at Rammeavtalen bare gjelder for Stavanger havn. Når NHO og nemnda klart understreker Rammeavtalens geografiske virkeområde, samtidig som det vises til noen spesielle tilfeller, taler det mot at NHO med dette har gitt uttrykk for avtalen gjelder

som en organisasjonsmessig avtale i strid med det geografiske virkeområdet i § 1. Arbeidsretten legger også en viss vekt på at NHO Logistikk og transport, den gang Logistikk- og transportindustriens landsforening (LTL), forut for tvistenemndas avgjørelse bygget på at det forelå en direkteavtale. I brev 7. november 2011 til NTF uttales det at LTL var «gjort kjent med at det er inngått avtale mellom Stavanger Havnearbeiderforening og Fjord Line AS om utførelse av losse- og lastearbeid». Deretter uttales det:

**«Som kjent har NHO tilkjennegitt det syn at Rammeavtalen formelt sett ikke gjelder i Risavika. Fjord Line AS opererer på privat kai. LTL vil ut i fra de problemstillinger dette reiser se nærmere på spørsmålet om hva som er rett tariffavtale for Fjord Line AS, og hvordan losse- og lastearbeidet hos Fjord Lines AS bør gjennomføres.»**

- (69) Brevet uttrykker en forutsetning om at det fra NHOs side ikke er truffet noen beslutning om tariffavtalevalget. NHO har på denne bakgrunn markert sitt syn på status for avtalereguleringen i Risavika havn. Når LO/NTF ikke gjorde mer for å klargjøre situasjonen eller iverksatte prosedyren etter Hovedavtalen §§ 3-7 flg., kan videreføring av den etablerte tilstanden mellom partene i avtalen fra 2008 ikke begrunne at det er gjennomført en organisasjonsmessig avtale. Situasjonen var derfor at Fjord Line hadde en direkteavtale om losse- og lastearbeid som måtte bringes til opphør før en organisasjonsmessig avtale kunne tre i stedet. Når det i tillegg ble fastslått at Risavika var tariffomt rom, var det ut fra NHOs oppfatning ingen organisasjonsmessig avtale som kunne avløse direkteavtalen. Det kan derfor ikke av NHOs uttalelser utledes at direkteavtalen over tid er omdannet til en organisasjonsmessig avtale. Behovet for klarhet i tariffavtalestrukturen taler klart mot at den fortsatte praktiseringen skulle få virkning i strid med tvistenemndas konklusjon og den prosedyren som Hovedavtalen forutsetter.
- (70) Det er heller ikke avgjørende at den overordnede tariffparten er kjent med medlemsbedriftens direkteavtale. Hovedorganisasjoner kan ha ulike begrunnelser for å ikke gripe inn overfor slike avtaler. Det er ikke noe i tariffsituasjonen for losse- og lastearbeid som tilsier at NHO burde ha reagert på den løsning Fjord Line hadde funnet for arbeidet i Risavika, og som var etablert før virksomheten meldte seg inn i NHO. Det vises for øvrig til rettens merknader nedenfor om situasjonen da Fjord Line forhandlet om tilleggsavtalen i 2013.
- (71) Praksis i avtaleforholdet taler mot at det er forutsatt at Rammeavtalen gjelder som en organisasjonsmessig avtale for Fjord Lines virksomhet i Risavika. Justeringen av avtalen i 2013 skjedde gjennom forhandlinger direkte mellom Fjord Line og Stavanger Havnearbeiderforening, og ikke mellom LO/NTF og NHO/NHO Logistikk og transport.



- (72) LO/NTF har anført at Fjord Lines oppsigelse av tilpasningsavtalen ikke har virkning for Rammeavtalen. Partene er uenige om tilpasningsavtaler som inngås i medhold av Rammeavtalen blir en del av avtalen med LO og NHO som overordnede parter eller er lokale avtaler hvor oppsigelse fra virksomhetens side ikke får virkning for Rammeavtalen. Oppsigelse av en lokal tilpasningsavtale vil i så fall bare føre til at virksomheten har plikt til å inngå en ny tilpasningsavtale. Ut fra den konklusjon Arbeidsretten har kommet til for spørsmålet om Rammeavtalen gjelder som en organisasjonsmessig avtale kan eventuell tariffpraksis med hensyn til de sentrale parter forhold til tilpasningsavtaler ikke føre til et annet resultat. Avtalen mellom de lokale parter fra 2008 med tilleggsavtale fra 2013 er grunnlaget for Fjord Lines plikt til å følge Rammeavtalen, men avtalene fra 2008 og 2013 er ikke tilpasningsavtaler i Rammeavtalens forstand. Spørsmålet om Fjord Lines oppsigelsesadgang og virkningene av dette må løses på grunnlag av avtalene fra 2008 og 2013.
- (73) Arbeidsrettens konklusjon er etter dette at Rammeavtalen ikke er gjennomført som en organisasjonsmessig tariffavtale for Fjord Lines losse- og lastearbeid i Risavika.
- (74) Spørsmålet blir da om direkteavtalen er brakt til opphør, slik at Fjord Line ikke lenger er bundet av Rammeavtalen. Arbeidsretten bemerker at det ikke er klart i hvilken utstrekning tilleggsavtalen fra 2013 har tariffrettslige bestemmelser. Da avtalen fra 2008 i utgangspunktet må ses som en tariffavtale og Arbeidsretten har kommet til at vilkårene for oppsigelse er oppfylt, er det ikke nødvendig å gå inn på denne problemstillingen. Når det gjelder vilkårene for oppsigelse av direkteavtalen, vil Arbeidsretten bemerke:
- (75) Fjord Line har sagt opp direkteavtalen til utløp 1. oktober 2016. Selv om oppsigelsen er adressert til Stavanger Losse- og lastekontor, har den blitt sendt i kopi til Stavanger Havnearbeiderforening. Det er derfor ingen formelle mangler ved oppsigelsen som gjør den uten virkning. Spørsmålet er om oppsigelsen oppfylder vilkårene i 2008-avtalen punkt 5 jf. 2013-avtalen punkt 4 og 5.
- (76) Tilleggsavtalen fra 2013 innførte noen tilpasninger for en overgangsperiode, men for øvrig gjelder vilkårene i avtalen fra 2008. Spørsmålet er så om 2013-avtalen begrenser Fjord Lines adgang til å gjøre gjeldende bestemmelsen om oppsigelse i 2008-avtalen punkt 5.
- (77) Punkt 4 bestemmer at «denne avtale» – det vil si tilleggsavtalen av 2013 – gjelder «inntil det er endelig avklart hvorvidt SLLK har fortrinnsrett til laste- og lossearbeid i Risavika havn». Dette er en henvisning til tvistene mellom NHO og LO om krav om tariffavtale for losse- og lastearbeid i Risavika. Bakgrunnen for tilleggsavtalen er imidlertid spesiell, og

må ses på som et alternativ til eller utsettelse av oppsigelsen av 2008-avtalen. Svein Ege har forklart at rederiet la til grunn at tvistenemndas avgjørelse i 2012 om at Risavika var tariffomt rom ga oppsigelsesadgang etter 2008-avtalens punkt 5. Avgjørelsen klargjorde at fortrinnsretten ikke gjaldt i Risavika. Fjord Line forhandlet på denne tiden med Risavika Terminal AS med sikte på å inngå avtale om utføring av losse- og lastearbeid. Dette ville gi en kostnadsreduksjon for rederiet. Etter at det var avklart at Risavika var tariffomt rom, var det et høyt konfliktnivå mellom havnearbeiderne og Risavika Terminal AS. I denne perioden skulle Fjord Line også øke antall anløp fra fire ganger i uken til daglige anløp. Stavanger losse- og lastekontor opplyste at det var usikkert om kontoret kunne stille med det nødvendige personell for å dekke Fjord Lines behov. Samtidig vurderte Fjord Line situasjonen dit hen at en oppsigelse av direkteavtalen kunne få negative virkninger for ferjevirkksomheten og involvere rederiet i den pågående konflikten mellom LO/NTF og Risavika Terminal AS. I en slik situasjon avsluttet Fjord Line forhandlingene om avtale med Risavika Terminal AS og videreførte i stedet direkteavtalen fra 2008 med noen endringer. Endringene åpnet for at Fjord Line kunne øke bruken av eget personell som supplement til bemanningen losse- og lastekontoret kunne garantere etter tilleggsavtalen punkt 1.

- (78) Som denne gjennomgangen viser, tok avtalen fra 2013 sikte på å justere 2008-avtalen for å imøtekomme rederiets behov som følge av flere anløp i Risavika havn og på grunn av den uroen som hadde oppstått etter tvistenemndas avgjørelse. Presiseringen i 2013-avtalen punkt 4 må uansett leses i sammenheng med punkt 5 om at «øvrige betingelser» i avtalen fra 2008 «forlenges uendret frem til pkt. 4 er avklart». Henvisningen i 2013-avtalen til «betingelser» omfatter bestemmelsen om oppsigelse i 2008-avtalen. Punkt 4 er en situasjonsbetinget videreføring av fortrinnsretten, og er ikke til hinder for at Fjord Line gjør gjeldende oppsigelsesbestemmelsen i 2008-avtalen punkt 5.
- (79) Forutsetningen for at oppsigelsen skal ha virkning er at den oppfyller kravet til oppsigelsesgrunn i 2008-avtalen punkt 5. Denne uttrykker kort sagt at oppsigelsen må ha saklig grunn. Fjord Line kan si opp avtalen dersom «forutsetningene for avtalen endres vesentlig, herunder også hvis forhold omkring fortrinnsretten til arbeidet endres». Dette kan være kostnadmessige eller andre sider ved avtalen om utføring losse- og lastearbeid, og det kan være forhold for øvrig som er knyttet til fortrinnsretten. Oppsigelse på grunn av forhold ved fortrinnsretten trenger ikke være vesentlige. Det er tilstrekkelig at det er «forhold» ved fortrinnsretten, og er ikke knyttet til noen form for endelige avklaringer eller

avgjørelser, se til sammenligning 2013-avtalen punkt 4. Spørsmålet er om oppsigelsen reelt sett bygger på forhold som omfattes av avtalens punkt 5. Utgangspunktet for vurderingen må tas i begrunnelsen for oppsigelsen som ble gitt i brevet 24. juni 2016, men vurderingen kan ikke begrenses til dette.

- (80) Brevet 24. juni 2016 viser til to grunnlag for oppsigelsen: For det første at Rammeavtalen har opphørt å gjelde i Stavanger havn og for det andre at tvistenemnda hadde fastslått at Rammeavtalen ikke gjaldt for Risavika. Svein Ege har forklart at oppsigelsen også henger sammen med at kostnadene ved å følge Rammeavtalen var store og at Risavika Terminal AS kunne tilby losse- og lastetjenester på mer gunstige vilkår. Partene er uenige om Rammeavtalen har opphørt å gjelde for Stavanger havn. Arbeidsretten finner ikke grunn til å drøfte partenes uenighet om dette da det er klart at både forholdene rundt fortrinnsretten og forutsetningen for å anvende Rammeavtalen for Fjord Lines virksomhet i Risavika oppfyller kravet til oppsigelsesgrunn.
- (81) Avklaringen om at Rammeavtalen ikke gjaldt for Risavika kom da den faste tvistenemnda avsa kjennelse 3. mai 2012 om valg av tariffavtale for Risavika Terminal AS. Dette er klart et forhold som omfattes av punkt 5. Fjord Line kunne utvilsomt sagt opp 2008-avtalen etter at nemndas avgjørelse forelå. Når dette ikke ble gjort, var det begrunnet i forretningsmessige overveielser. Etter avtalens ordlyd er forhold ved fortrinnsretten ikke begrenset bare til den avklaring som kom ved tvistenemndas kjennelse. Slike avklaringer av fortrinnsretten kom også under tariffoppgjørene i 2012 og 2016 når krav om endring av omfangsbestemmelsen fra Stavanger til Stavanger havnedistrikt ikke førte frem. Fjord Line forhandlet i 2013 med Risavika Terminal AS om en avtale om losse- og lastearbeid. En slik avtale ville gitt reduserte kostnader for Fjord Line sammenlignet med avtalen fra 2008. Avtalen med Risavika Terminal AS i 2016 er derfor en vesentlig endring av forutsetningene for avtalen fra 2008.
- (82) Avklaringene om fortrinnsretten i Risavika som kom ved den faste tvistenemndas kjennelse i 2012 og de etterfølgende tariffkravene i 2012 og 2016, og avtalen med Risavika Terminal AS i 2016 er forhold rundt fortrinnsretten i Risavika som omfattes av oppsigelsesbestemmelsen i 2008-avtalen. Avtalen stiller bare krav om frist for oppsigelse, og har ikke regler om frist for å fremsette oppsigelse på grunn av slike forhold. På bakgrunn av tvisteforløp og konfliktbildet når det gjelder anvendelse av Rammeavtalen i Risavika og om Rammeavtalen som sådan, kan det ikke legges Fjord Line til last at oppsigelse først gjøres gjeldende i 2016. Det kan i denne situasjonen heller ikke ha noen

betydning hvorvidt oppsigelsen gis etter at spørsmålet er drøftet med NHO Logistikk og transport.

- (83) Vilkårene for oppsigelse etter 2008-avtalen punkt 5 er oppfylt. Fjord Lines plikt til å følge Rammeavtalen opphørte 1. oktober 2016. Ut fra det resultat Arbeidsretten har kommet til er det det ikke nødvendig å ta stilling til om rederiet kan anvende unntaksbestemmelsen i Rammeavtalen § 2.
- (84) Dommen er enstemmig.

## SLUTNING

De saksøkte frifinnes.

Jakob Wahl  
(sign.)

Tron Løkken Sundet  
(sign.)

Karin M. Bruzelius  
(sign.)

Tove Stangnes  
(sign.)

Axel Thuve  
(sign.)

Kjell Bjørndalen  
(sign.)

Björg Hjelmås  
(sign.)

Rett utskrift bekreftes: