



European
Social
Charter

Charte
Sociale
Européenne



**EUROPEAN COMMITTEE OF SOCIAL RIGHTS
COMITÉ EUROPÉEN DES DROITS SOCIAUX**

23 September 2013

Case Document No. 1

Bedriftsforbundet v. Norway
Complaint No. 103/2013

COMPLAINT

Registered at the Secretariat on 9 September 2013

Council of Europe
Secretariat of the European Social Charter
Directorate General of Human Rights and Legal Affairs
Directorate of Monitoring
F-67075 Strasbourg Cedex
France

Kvale Advokatfirma DA
Fridtjof Nansens plass 4
Postboks 1752 Vika
N-0122 Oslo

Tel +47 22 47 97 00
Fax +47 21 05 85 85
post@kvale.no
www.kvale.no

NO 947 996 053 MVA

Oslo, 4 September 2013
Our ref.: ns/26865/501

COLLECTIVE COMPLAINT TO THE EUROPEAN COMMITTEE OF SOCIAL RIGHTS – THE EUROPEAN SOCIAL CHARTER ARTICLE 5 – BREACH OF THE RIGHT NOT TO UNIONIZE AT NORWEGIAN DOCKS

1. INTRODUCTION

The present collective complaint to the Committee of Social Rights is submitted on behalf of **Bedriftsforbundet** (The Norwegian Business Association) (**attachment 1**), a business and employers organization for small and medium sized businesses in Norway (statutes, **attachment 2**).

The object of the complaint is the consistent and long term practice at Norwegian ports, requiring that employees have membership of the dock workers union Norsk Transportarbeiderforbund (The Norwegian Transport Workers Union, hereinafter referred to as **NTF**) in order to be allowed to take up work. This practice constitutes a breach of the European Social Charter article 5, which protects the freedom not to organize in a union. This is often referred to as the negative organizational freedom. The breach of this freedom is the object of this complaint. In addition there is no freedom of choice of union, which is a question of positive organizational freedom.

The governmental body responsible for the docks in Norway is the Ministry of Fishery and Coastal Affairs, administered by Mrs. Lisbeth Berg-Hansen, the Minister (**attachment 3**).

The European Social Charter was adopted in 1961. The revised Charter was signed in 1996 and ratified by Norway in 2001. The additional protocol for collective complaints (ETS no 158) was ratified by Norway in 1997.

2. THE COMPLAINING PARTY - BEDRIFTSFORBUNDET

Bedriftsforbundet represents approximately 3000 small and medium sized businesses. It is an independent employers' organization and has a democratically elected board. Bedriftsforbundet is recognized by the authorities as an independent organization, and it is on a regular basis the addressee for governmental hearings, green papers, white papers, new legislation and other matters of concern to small and medium sized businesses. Bedriftsforbundet is not itself party to any collective agreements.

The particular interest of Bedriftsforbundet in the present complaint is to ensure that employees and businesses in Norway are free to exercise their privilege to choose not to organize or unionize, to which they are entitled pursuant to European Social Charter article 5. One member of Bedriftsforbundet, the shipping agency Holship Norge AS, was subject to two illegal boycotts in April 2013 from members of NTF, in an attempt to force upon them a collective agreement. NTF did not have any members employed by the company. Hence, Bedriftsforbundet became aware of the described situation at Norwegian docks and the compulsory membership in NTF.

NTF is part of The Norwegian Confederation of Trade Union (hereinafter referred to as **LO**), which is the largest union in Norway with very close cooperation with the present Government.

The main competitor confederation of unions, independent of the present Government, is The Confederation of Vocational Unions (hereinafter referred to as **YS**). It is not today possible to be member of this confederation of unions, or underlying unions, in order to work at Norwegian docks. That does not seem to be in accordance with a positive organizational freedom.

3. ADMISSIBILITY

In reference to the additional protocol regarding collective complaints (ETS 158) article, Bedriftsforbundet fulfills the requirements of article 1 litra c). It is a representative national organization of employers, representing approximately 3000 small and medium sized businesses. Bedriftsforbundet has members from all over Norway and is nationwide, assisting the members on a wide range of issues, the majority of which being employment relations, employment contracts, collective agreements within the businesses, lay-offs, notices, salaries etc. Bedriftsforbundet is seen an alternative to the larger employment organizations like Næringslivets Hovedorganisasjon (The Confederation of Norwegian Enterprise, hereinafter referred to as **NHO** with 22000 members) or Virke (The Enterprise Federation of Norway with 16000 members).

The present complaint is filed against Norway as legally bound signatory state to the European Social Charter. It is submitted that the Norwegian government has acknowledged and accepted the closed shop practice at all public ports in Norway. In addition, the Norwegian government has set up a system where the union Norsk

Transportarbeiderforbund/LO registers all workers at Norwegian ports. These numbers are later reported to the ILO through the Norwegian Government (**attachment 4**). In this context, the government is supporting a system that helps the union in establishing and maintaining a closed shop operation, cf. the additional protocol article 4.

In reference to the additional protocol article 2, Norway has signed and consented to be bound by the protocol and the system of collective complaints. Thus, it should be held responsible for the closed shop system operated at Norwegian ports, and the lack of organizational freedom.

4. GROUNDS FOR COMPLAINT

4.1 Bedriftsforbundet hereby submits that there is a practice at Norwegian docks requiring that an employee holds membership with the union in order to take up work. The system is, as mentioned, supported and facilitated by the authorities. However, it is contradictory to the European Social Charter (hereinafter referred to as ESP), article 5;

"Article 5 – The right to organise

With a view to ensuring or promoting the freedom of workers and employers to form local, national or international organisations for the protection of their economic and social interests and to join those organisations, the Parties undertake that national law shall not be such as to impair, nor shall it be so applied as to impair, this freedom."

In the case *Sørensen and Rasmussen against Denmark* (EMD-1999-52562), based on the European Convention on Human Rights article 11, the European Court of Human Rights has extended this freedom to include the right not to organize. ESP article 5 holds great resemblance to the mentioned article.

In the case *Norsk Sjømannsforbund* (Rt 2008 s. 1601), section 44, the Norwegian Supreme Court stated (in Norwegian):

"På samme måte som EMK artikkel 11 nevner også ESP artikkel 5 uttrykkelig bare den positive organisasjonsfriheten. ESP blir håndhevd av Den europeiske sosialrettskomité (« European Committee of Social Rights »), som før 1998 ble kalt Ekspertkomiteen (« Committee of Independent Experts »). Komiteen behandler dels årlige rapporter fra medlemsstatene og dels klager fra klageberettigede organisasjoner. Sosialrettskomiteen har ved en rekke anledninger uttalt at ESP artikkel 5 ikke bare beskytter den positive, men også den negative organisasjonsfriheten."

The Norwegian Supreme Court treated the European Convention on Human Rights and the ESP article 5 equally with regard to the negative right of association.

A closed shop is a form of union security agreement or practice under which the employer only hires union members, and employees must hold membership of the union at all times in

order to obtain and maintain employment. It is evident that this is the reigning practice at Norwegian public ports. The Committee has dealt with closed shop arrangements before, finding them in breach of the Charter article 5, ref a case from Denmark and one from Sweden (**attachment 5**).

In addition the collective agreement in the docks (Rammeavtalen) gives preference, in reality a monopoly to work for the members of the NTF (**attachment 6**), excluding the main competitor confederation YS, with its underlying Union of Norwegian Transport Employees (hereinafter referred to as YTF). Hence there is an impediment on a free choice of a union not supporting the present Government. It is alleged that this is a breach of the European Social Charter article 5, and the positive organizational freedom.

4.2 The evidence of a closed shop operation at the Norwegian public ports for dock work is apparent;

- It is admitted by the vice chairman of the NTF in an interview on 5 August 2013 (**attachment 7**), verified the day after (**attachment 8**).
- It is also admitted by the chairman of Norsk Havnearbeiderforening (The dock workers union, part of NTF) in an interview on 18 July 2008 (**attachment 9**).
- Furthermore it is verified by the main employer's organization in Norway, Næringslivets Hovedorganisasjon – Logistikk & Transport (Norwegian Logistics and Freight Association), the collective counterpart in the collective agreement with NTF. The practice is upheld even though the employers do not support it (**attachment 10**). NTF is however in a dominant position vis-à-vis the employers at the ports.
- Næringslivets Hovedorganisasjon Logistikk & Transport also verifies that there is cooperation between the authorities in registering all dock workers before the numbers are sent to the ILO. Thus, the authorities must take responsibility and be held accountable for the illegal practice and the system required to maintain and effectuate such practice.

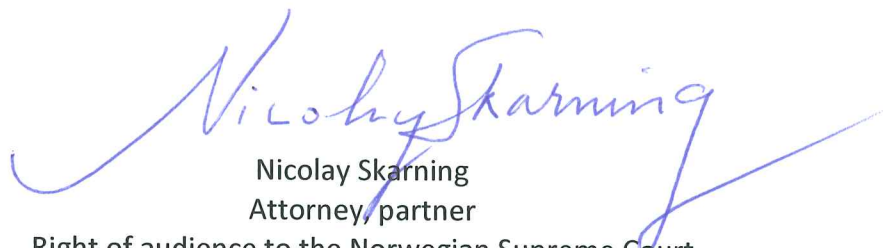
5. CONCLUSION

Bedriftsforbundet respectfully requests the Committee to adopt the following

CONCLUSIONS

1. The practice of compulsory membership in Norsk Transportarbeiderforbund in order to take up and keep work in Norwegian public ports is a breach of the European Social Charter article 5 (negative organizational freedom).
2. The preference in the collective agreement of the docks, making a monopoly for Norsk Transportarbeiderforbund in Norwegian public ports is a breach of the European Social Charter article 5 (positive organizational freedom).

Oslo, 4 September 2013,
Yours faithfully,



Nicolay Skarning
Attorney, partner

Right of audience to the Norwegian Supreme Court
Member of the Norwegian Bar Association

www.kvale.no
Oslo, Norway

**Bedriftsforbundet**

Akersgaten 41, 0158 Oslo
Telefon: 23 35 70 10
Faks: 23 35 70 11

post@bedriftsforbundet.no
www.bedriftsforbundet.no
Foretaksnr. 866 145 172 MVA

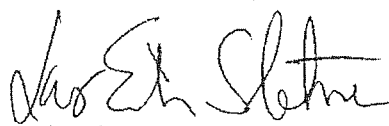
Letter of authorisation

As President of Bedriftsforbundet, an employers organisation with 3000 members, I hereby declare that attorney and partner Nicolay Skarning of Kvale Law Firm in Oslo has the authorisation to deliver a Collective Complaint on behalf of Bedriftsforbundet to the European Committee of Social Rights/Council of Europe regarding the system of compulsory membership in Norsk Transportarbeiderforbund (LO) to be able to take up work in Norwegian ports. We consider this to be a breach of basic human rights and the Revised European Social Charter.

I enclose the statutes of Bedriftsforbundet.

Oslo, the 3th of September 2013

On behalf of our President

 , CEO

President

**Bedriftsforbundet**

Akersgt. 41, 0158 OSLO
Org.nr: 866 145 172 MVA

SENTRALE VEDTEKTER FOR BEDRIFTSFORBUNDET

Vedtatt på kongressen i Svolvær 2011.

1 NAVN

Forbundets navn er Bedriftsforbundet.

2 FORMÅL

Bedriftsforbundet er partipolitisk uavhengig og tverrfaglig organisert. Forbundets formål er å arbeide for bedre rammebetingelser for små og mellomstore bedrifter.

3 JURIDISK PERSON

Bedriftsforbundet er en selveiende og frittstående juridisk person med upersonlig og begrenset ansvar for gjeld.

4 HOVEDKONTOR

Forbundets hovedkontor ligger i Oslo.

5 MEDLEMSKAP

Forbundet har fire typer medlemskap

5.1 Ordinært medlemskap

Ordinært medlemskap kan kun innehas av selvstendig næringsdrivende/små og mellomstore bedrifter som driver virksomhet i Norge. Ordinært medlemskap gir stemmerett, møte- og talerett. Ordinært medlemskap gir rett til å benytte medlemshjelp, medlemsfordeler etc.

5.2 Kollektivt medlemskap

Kollektivt medlemskap kan tegnes av en sammenslutning på vegne av dens medlemmer. Sammenslutningen kan være konsern, bransjeforbund, næringsforeninger, kjedesammenslutninger, så vel som andre organer og sammenslutninger innen næringslivet.

5.2.1 Sammenslutningen skal ha en fast kontaktperson overfor Bedriftsforbundet.

5.2.2 Sammenslutningens medlemmer bør innmeldes individuelt.

5.2.3 Sammenslutningens medlemmer kan tilbys redusert kontingent.

5.2.4 Medlemmer som er tilsluttet Bedriftsforbundet gjennom kollektivt medlemskap, har stemmerett på lik linje med ordinære medlemmer, *men de kan ikke inneha tillitsverv.*

5.3 Assosiert medlemskap

Assosiert medlemskap kan innehas av enkeltpersoner, organisasjoner og bedrifter. Assosiert medlemskap gir møte- og talerett, men ikke stemmerett. Medlemmet eller dets representant er valgbar i tillitsverv i Bedriftsforbundet og får da den stemmerett som eventuelt følger vervet.

5.4 Æresmedlemskap

Æresmedlemskap kan innehas av privatpersoner som over tid har utført en særlig stor og betydningsfull innsats for Bedriftsforbundet. Æresmedlemskap foreslås av forbundsstyret og innvilges av kongressen. Æresmedlemskap er livsvarig og fritt for kontingent.

5.5 Generelle vilkår og betingelser for medlemskap

5.5.1 Medlemskap er uavhengig av bransjetilknytning.

5.5.2 Medlemskap må godkjennes av forbundsstyret eller den forbundsstyret bemyndiger. Eventuelle avslag på søknad om medlemskap, kan klages inn for kongressen. Klagen sendes forbundsleder senest tre uker før kongressen.

5.5.3

Medlemskapet løper fra den dato første kontingent innbetales. Oppsigelsen sendes skriftlig til administrasjonen. Oppsigelsen regnes fra den dag oppsigelsen mottas hos administrasjonen. Innbetalt kontingent refunderes ikke.

6 FORBUNDETS ORGANER

Forbundets organer er kongress, valgkomité, kontrollkomité, forbundsstyret, regionforeninger og administrasjon.

6.1 KONGRESSEN

Kongressen er forbundets øverste organ.

6.1.1 Ordinær Kongress avholdes annethvert år innen utgangen av oktober måned.

6.1.2 Ekstraordinær Kongress skal avholdes når 2/3 av forbundsstyret eller 2/3 av regionlederne finner det nødvendig eller minst 1/10 av medlemmene skriftlig forlanger det.

6.1.3 Frister

Forbundsstyret innkaller samtlige registrerte medlemmer til ordinær eller ekstraordinær kongress med minst *åtte ukers* frist. Av innkallingen skal det fremgå hvilke saker som skal behandles. Forslag som ønskes behandlet, må være forbundsstyret i hende *senest seks uker* før kongress. Dokumenter som skal behandles på kongressen skal sendes delegatene og regionlederne *tre uker* før kongressen. Se spesielle frister ved vedtektsendringer, § 11.

6.1.4 Tale-, stemme- og forslagsrett

På kongressen har følgende delegatstatus med tale-, stemme- og forslagsrett:

6.1.4.1 Medlemmene av forbundsstyret

6.1.4.2 Representasjon under kongress

Hver regionforening kan sende en delegat per påbegynt 100 medlemmer basert på medlemstall per 1. januar forut for kongressen. En av delegatene skal være regionleder eller stedfortreder for denne. Dersom en region består av to fylker eller flere, beregnes antallet delegater for hvert fylke separat.

6.1.4.3 En og samme bransjeorganisasjon (og andre kollektive medlemmer) kan likevel ikke være representert med mer enn 20 % av delegatene

6.1.4.4 Samtlige medlemmer kan møte på kongressen med observatørstatus og tale- og forslagsrett.

6.1.5 Kongressen skal behandle/vedta følgende saker:

6.1.5.1 Innkomne forslag til næringspolitiske programmer, handlingsplan og forslag til vedtektsendringer.

6.1.5.2 Forbundets regnskap for de siste to år.

6.1.5.3 Honorar til forbundsstyret

6.1.5.4 Kontingent for kommende to år. Kongressen kan gi forbundsstyret fullmakt til å foreta kontingentendring (utenom kongressår). Administrasjonen har fullmakt til å gi utvalgte grupper rabatterte kontingenter ut fra markedsmessige vurderinger.

6.1.5.5 Rammebudsjett for kommende to år. Kongressen kan gi forbundsstyret fullmakt til å foreta budsjettendring (utenom kongressår).

6.1.5.6 Forbundsstyrets beretning, herunder økonomirapport for kongressperioden, samt kontrollkomitéens rapport.

6.1.5.7 Valg av forbundsleder, nestleder, medlemmer og varamedlemmer, kontrollkomitéens leder, medlemmer og varamedlem, valgkomitéens leder og medlemmer og revisor. Forbundsstyret har fullmakt til å foreta revisorskifte utenom kongressår.

6.1.6 Hver delegat har en stemme. Det kan ikke stemmes ved fullmakt. Kongressen velger sin dirigent og referent.

6.2 Forbundsstyret

6.2.1 Forbundsstyrets myndighet

Forbundet ledes av forbundsstyret, som er forbundets høyeste utøvende myndighet.

6.2.2 Forbundsstyrets sammensetning, valgperiode

Forbundsstyret består av leder, nestleder, og fem styremedlemmer og tre varamedlemmer i valgt rekkefølge. Samtlige velges av kongressen. Samtlige verv skal besettes av medlemmer i Bedriftsforbundet. Forbundsstyret med varamedlemmer velges for to år av gangen (fra kongress til kongress). Forbundsstyrets leder kan kun sitte i to perioder sammenhengende.

6.2.3 Forbundsstyret skal:

6.2.3.1 Iverksette kongressens vedtak og bestemmelser.

6.2.3.2 Forvalte og føre kontroll med forbundets økonomi. Avlegge forbundets regnskap.

6.2.3.3 Representere forbundet utad

6.2.3.4 Utarbeide handlingsplaner og politiske programmer samt forslag til vedtektsendringer til kongressen

6.2.3.5 Ansette administrerende direktør.

6.2.3.6 Nedsette rådgivende utvalg og gi mandat til disse. Utvalgene rapporterer til Forbundsstyret.

6.2.3.7 Drifte organisasjonen og tillitsapparatet og holde tillitsapparatet løpende orientert.

6.3 Kontrollkomité

Kontrollkomiteen består av leder, to medlemmer og ett varamedlem som alle velges for to år av gangen (fra kongress til kongress). Medlemmene og varamedlemmene i kontrollkomiteen kan ikke inneha andre verv i forbundet. Kontrollkomiteen skal:

6.3.1 Se til at vedtak fattet i forbundets organer følges opp.

6.3.2 Kvalitetssikre administrative og økonomiske styringsrutiner.

6.3.3 Fremlegge rapport for kongressen.

6.4 Valgkomité

Valgkomiteen består av leder og fire representanter. Valgkomiteen og dens leder velges på kongressen for to år av gangen (fra kongress til kongress). Valgkomiteen skal:

6.4.1 Innhente og innstille for kongressen en oversikt over kandidater til forbundsstyret og kontrollkomitéen, samt valgkomitéen.

6.4.2 Forestå opptelling av stemmene og offentliggjøring av avstemningsresultatene.

6.5 Administrasjon

Administrasjonen ledes av administrerende direktør som forholder seg til retningslinjer gitt av forbundsstyret. Administrerende direktør ivaretar arbeidsgiveransvar for alle ansatte.

6.6 Regionforeningene

Forbundet skal være organisert i regionforeninger med egne styrer. Regionforeningene skal dekke hvert sitt geografiske område og til sammen dekke hele landet. Innenfor regionforeningen kan det etableres lokallag som dekker et begrenset geografisk område.

Kongressen vedtar vedtekter for regionforeningene. Forbundsstyret utarbeider retningslinjer og rammebetingelser for regionene.

7 NÆRINGSPOLITISK PROGRAM

Næringspolitisk program fastsettes av kongressen etter innstilling fra forbundsstyret.

8 PRESENTASJONSMESSIGE OG FUNKSJONSMESSIGE FORHOLD

8.1 Funksjonstid for tillitsvalgte

Alle tillitsvalgte velges for to år, hvis ikke annet er spesifisert. Dersom en tillitsvalgt, valgt i personvalg, slutter i medlemsbedriften eller medlemsbedriften opphører i funksjonstiden, kan den tillitsvalgte stå perioden ut dersom vedkommende går over til en annen bedrift med medlemskap i Bedriftsforbundet, eller den tillitsvalgte tegner et assosiert medlemskap i Bedriftsforbundet.

8.2 Stemmerett og beslutningsdyktighet

Møter i forbundets valgte styrer og utvalg er beslutningsdyktige når minst halvparten av medlemmene møter. Med mindre annet er bestemt skal et vedtak for å være gyldig være truffet med alminnelig flertall av de avgitte stemmer. Det kan ikke stemmes ved fullmakt.

8.3 Frafall i valgperioden

Dersom valgt leder, nestleder eller et styremedlem faller fra, eller av andre grunner ikke ivaretar sitt verv, kan det øvrige styret velge dennes etterfølger blant de resterende medlemmer eller varamedlemmer.

8.4 Stemmelikhet

Ved stemmelikhet i forbundsstyret og kongressen, gjør forbundsleders stemme utslaget. Ved stemmelikhet i regionforeningen, gjør regionleders stemme utslaget.

8.5 Administrerende direktør som representant i styrer

Administrerende direktør har rett og plikt til å delta i forbundsstyret og kongressens behandling av saker, men har ikke stemmerett, med mindre annet er spesifisert. Administrerende direktør er ansvarlig for forberedelsen av saker til forbundsstyret.

9 DISIPLINÆRE FORHOLD

9.1 Taushetsplikt

Personer som har tillitsverv i Bedriftsforbundet har taushetsplikt overfor uvedkommende mht. det de får kjennskap til om medlemmenes forhold.

9.2 Eksklusjon

Medlemmer som ikke oppfyller sine forpliktelser etter vedtektene, eller handler i strid med forbundets formål og lovlige vedtak, eller på annen måte opptrer utilbørlig eller i strid med forbundets etiske prinsipper, kan ekskluderes av forbundsstyret. En beslutning om eksklusjon kan påklages til kongressen.

10 ØKONOMISKE FORHOLD

10.1 Kontingent

Medlemskontingenten for alle medlemskategorier gjelder for ett år fra innmeldingsdato.

10.2 Medlemmenes økonomiske ansvar

Det enkelte medlem av forbundet hefter ikke for forbundets forpliktelser overfor tredjemann. Medlemmenes økonomiske ansvar overfor forbundet, er begrenset til plikten til å betale den årlige medlemskontingenten.

11 VEDTEKTSENDRING

Forandring i vedtektene kan bare besluttet på ordinær eller ekstraordinær kongress. Forslag til vedtektsendring må gjøres kjent for medlemmene minst seks uker før kongressen. Vedtektsendringer krever minst 2/3 flertall på kongressen. Forslag til vedtektsendring må være forbundsstyret i hende senest åtte uker før ordinær eller ekstraordinær kongress.

12 OPPLØSNING, SAMMENSLUTNING OG DELING

Oppløsning av forbundet kan bare behandles på ordinær eller ekstraordinær kongress etter forslag fra forbundsstyret. Forslaget må være gjort kjent for medlemmene minst to måneder før kongressen avholdes. Blir oppløsning vedtatt med minst 2/3 flertall, innkalles ekstraordinær kongress tre måneder senere. For at oppløsning skal skje må vedtaket her gjentas med 2/3 flertall. Det kan velges avviklingsstyre som skal forestå avviklingen. Forbundsstyret kan velges til avviklingsstyre, og får stilling som avviklingsstyre om intet valg foretas. Forbundets formue skal etter oppløsning og gjeldsavleggelse, tilfalle det formål forbundet arbeider for å fremme. Ingen medlemmer har krav på forbundets midler eller andel av disse. Sammenslutning med andre foreninger eller deling av forbundet, anses ikke som oppløsning.

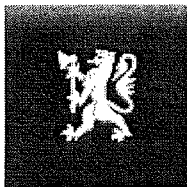
Vedtak om sammenslutning/deling og nødvendige vedtektsendringer i denne forbindelse, treffes i samsvar med bestemmelse om vedtektsendring (§ 11). Forbundsstyret skal i den forbindelse utarbeide en plan for sammenslutningen/delingen som kongressen skal stemme over. Ved sammenslutning/deling skal det innhentes samtykke fra forbundets kreditorer.

13 TVISTER

Twister mellom forbundet og et medlem avgjøres ved de ordinære domstoler, med Oslo som vernetting. Dersom partene blir enige, kan partene avtale at tvisten avgjøres ved voldgift. Voldgiftsretten skal, når partene ikke blir enige om noen annen ordning, bestå av en representant for hver av partene og en formann som oppnevnes av Justitiarius Oslo Tingrett.

14 SIGNATUR OG PROKURA

Bedriftsforbundet tegnes av forbundsleder, nestleder og et forbundsstyremedlem i fellesskap. Forbundsstyret kan meddele prokura.



FISKERI- OG KYSTDEPARTEMENTET

Du er her: regjeringen.no / [Fiskeri- og kystdepartementet](#) / Om departementet

Om departementet

Fiskeri- og kystdepartementet har ansvaret for

- Fiskerinæringen
 - Havbruksnæringen
 - Sjømattrygghet, fiskehelse og -velferd
 - Havner, infrastruktur for sjøtransport og beredskap mot akutt forurensing
-

Noen viktige områder for Fiskeri- og kystdepartementets virksomhet

- Langsiktig optimal utnyttelse av levende marine ressurser
- Forsvarlig forvaltning av det marine miljøet
- Bidra til en lønnsom og selvbærende fiskerinæring
- Bidra til å sikre utviklingsmuligheter for havbruksnæringen
- Fremme marin næringsutvikling
- Bedre markedsadgangen for norsk fisk
- Sikre at norsk sjømat er trygg
- Arbeide for gode og trygge arbeidsplasser
- Bedre fremkommeligheten på sjøen og fremme sjøsikkerheten
- Fremme en økonomisk konkurransedyktig sjøtransport
- Sikre en god beredskap mot akutt forurensing

Sist oppdatert: 29.06.2007

http://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=1000:13101:0::NO::P13101_COMMENT_ID:307937

5

NORMLEX Home > Country profiles > > Comments > All Comments
Dock Work Convention, 1973 (No. 137) - Norway (Ratification: 1974)

Display in: French - SpanishPrintable version

Direct Request (CEACR) - adopted 2012, published 102nd ILC session (2013)

The Committee notes the information provided by the Government in October 2012, which includes indications of the number of registered dockworkers provided by the Norwegian Transport Workers' Union. The Norwegian Labour Inspection Authority indicates that it cannot see that the European Union's work on a new port directive has a direct impact on health and safety related to harbour work. The Committee notes that the Norwegian Confederation of Trade Unions (LO) once again expresses its concern that the new European Union directive might have a negative impact on the collective agreements with regard to loading and unloading of ships. Furthermore, the Transport Workers' Union indicates that it expresses concern after this year's national bargaining round as the employers' organizations did not accept Convention No. 137. The Committee invites the Government to provide information with respect to the issues raised by the social partners. Please also continue to provide information on the manner in which the Convention is applied, including for instance extracts from reports and particulars of the numbers of dockworkers and of variations in their numbers during the period covered by the next report (Part V of the report form).

Direct Request (CEACR) - adopted 2008, published 98th ILC session (2009)

Part V of the report form. The Committee notes the Government's report for the period ending May 2007, which includes indications of the number of registered dockworkers and data provided by the Norwegian Transport Workers' Union. The Norwegian Confederation of Trade Unions (LO) once again expresses its concern at the European Union's work on a new port directive and its possible impact on the collective agreements with regard to loading and unloading of ships. The LO stresses that Norway's obligation under Convention No. 137 must be maintained. As it requested in the past, the Committee invites the Government to comment on these issues and on the results achieved at the tripartite level with regard to improving the efficiency of work in ports. It would welcome continuing to receive information on the practical effect given to the Convention, including extracts from the reports of the authorities responsible for the application of laws and regulations, and available information on the number of dockworkers on the registers maintained, in accordance with Article 3 of the Convention, and the variations in these numbers.

Direct Request (CEACR) - adopted 2003, published 92nd ILC session (2004)

The Committee notes the observations of the Confederation of Norwegian Business and Industry (NHO) and of the Confederation of Trade Unions in Norway (LO) forwarded by the Government to the Office in March 2003 in relation to the Government's report received in October 2002.

NHO indicates that, with regard to the safety provisions of the Working Environment Act, it is the ship forwarding agent, harbour user or others who purchase loading and unloading services who are vested with the responsibility of employer in respect of workers engaged in

loading and unloading for the duration of the assignment in question.

In its observation, LO indicates that the arrangements under collective agreements have historically been sufficient to comply with the intentions underpinning the Convention. There has, however, never been an established official register of dockworkers as determined by Article 3 of the Convention. LO considers that the latitude existing in the implementation of the Convention has not previously been a significant problem, but today the system of collective agreements regarding dock work, to which the Norwegian Federation of Transport Workers (NTF) and the LO are parties, is under a tremendous pressure and the absence of official registers for dockworkers is becoming a problem.

The LO also refers to a decision of 22 January 2002 by the Permanent Dispute Solving Tribunal concerning the oil base just outside the major port of Stavanger according to which the oil base at Tananger has not changed its character to become an ordinary port and which therefore denied the claim by LO for a collective agreement under the framework agreement on a fixed wage system for dockworkers. The LO indicates that, as a consequence of that decision, the stevedoring office of the port of Stavanger has contemplated liquidation of the office. The main cargo-handlers are moving their operations from the public ports in the area to the oil base at Tananger. The stevedoring operations are performed by the employees of a private company and not by dockworkers from the stevedoring office.

Furthermore, LO indicates that the Government considers that the scope of the Convention is limited to dock work in public ports and does not cover private ports. The LO has provided copies of communications exchanged with the Department of Municipal and Regional Affairs in November 1998 and January 1999.

Finally, LO fears that the proposed European Union directive on market access to port services will also challenge the application by Norway of the Convention.

Taking into account the matters raised in the above observations, the Committee would appreciate receiving the Government's comments on these issues. It also recalls that, in its 2002 direct request, the Committee invited the Government to supply general information on the practical effect given to the Convention, including for example extracts from the reports of the authorities responsible for the application of laws and regulations, and available information on the numbers of dockworkers on the registers maintained, in accordance with Article 3 of the Convention, and the variations in these numbers (Part V of the report form).

[The Government is asked to reply in detail to the present comments in 2004.]

Direct Request (CEACR) - adopted 2002, published 91st ILC session (2003)

The Committee notes the information provided by the Government in reply to its direct request of 1998. It takes note of the information on the different procedures for registering dockworkers according to the nature and size of the country's ports. It invites the Government to continue to supply general information on the practical effect given to the Convention, including for example extracts from the reports of the authorities responsible for the application of laws and regulations, and available information on the numbers of dockworkers on the registers maintained, in accordance with Article 3 of the Convention, and the variations in these numbers (Part V of the report form).

Direct Request (CEACR) - adopted 1998, published 87th ILC session (1999)

The Committee notes the Government's last report and the observations provided by the Norwegian Shipowners' Association, the Confederation of Norwegian Business and Industry (NHO) and the Confederation of Trade Unions in Norway (LO). The Government is asked to comment, where it considers it appropriate, on the observations provided by these representative organizations. It is also asked to provide in its next report detailed information on the following points:

Points III and V of the report form. The Committee would be grateful if the Government would provide general information on the practical application of the Convention, for example, by providing copies of extracts from reports produced by the authorities responsible for applying the laws and regulations, as well as any available information on the number of dockworkers on the registers maintained in accordance with Article 3 of the Convention and any variation in their number.

Point IV. Although not referred to in the Government's report, the Committee has taken note of the Supreme Court judgement of Sola Havn AS and Stavanger Havnelager AS vs. Norwegian Union of Transport Workers delivered on 5 March 1997, which is of relevance to the application of the Convention and trusts that the Government will provide any other relevant information requested on this point.

Advokat
Christopher Hansteen
post@lo.no
LO, Youngsgt. 11 0181 Oslo
Telefon: 55 66 88 99/23 06 10 50
Telefax: 12 34 56 78

Sak jnr: 2010002647 - 3/ LO - 232/ CHHA

Dato: 08.10.2010

TILSVAR

TIL

DEN FASTE TVISTENEMND LO/NHO

Sak nr. 3/2010

Saksøker: Næringslivets Hovedorganisasjon, NHO.
Postboks 5250 Majorstuen,
0303 OSLO

Prosessfullmektig: Advokat Gerd Egede-Nissen, NHO
Postboks 5250 Majorstuen,
0303 OSLO

Saksøkt: Landsorganisasjonen i Norge, LO,
Youngsgate 11,
0181 OSLO

Prosessfullmektig: Advokat Christopher Hansteen, LO,
Youngsgate 11,
0181 OSLO

Saken gjelder: Tvist om valg av overenskomsten for NorSea AS, Risavika Sør,
jf. Hovedavtalen LO/NHO § 3-7 nr. 4, jf. § 3-10 nr. 3.

Det vises til NHOs stevning av 8. juli 2010. Tilsvarsfristen ble opprinnelig satt til 15. september, men nemndas formann har muntlig meddelt fristutsettelse. I tråd med dette inngis LOs tilsvær nå.

1. Om påstand og påstandsgrunnlag

For så vidt gjelder losse- og lastearbeid, vil det bli nedlagt påstand om at Rammeavtalen om fastlønnssystem for losse- og lastearbeidere (bilag 2 til stevningen) gjøres gjeldende som tariffavtale for NorSea AS, Risavika Sør. Grunnlaget for påstanden er Hovedavtalen § 3-7 nr 4 jf § 3-10 nr. 3.

Rammeavtalen kan karakteriseres som en randsoneavtale. Det forhold at Landbaseavtalen gjelder for NorSea AS egne ansatte, er ikke tariffrettslig til hinder for at rammeavtalen gjøres gjeldende innenfor sitt eksklusive virkeområde for NorSea AS virksomhet i offentlige havner. Rammeavtalen skal sikre fortrinnsrett for de som har lossing og lasting som sin beskjeftigelse i havner som er tilgjengelig for alminnelig godsbefordring, slik tilfellet er i Risavika Sør. Landbaseavtalen er på den annen side knyttet til virksomheter som driver service- og forsyningsbase i land for oljevirksomheten, og gjelder ikke losse- og lastearbeid i konvensjonelle havner som Risavika Sør.

Landbaseavtalen ble gjort gjeldende som tariffavtale ved NorSea AS' private havneanlegg i Risavika Nord (Tananger), som følge av Den faste tvistenemnds avgjørelse av 21. november 2002. Som det fremgår av nemndas avgjørelse (se bilag 3 til stevningen) gjaldt saken bare NorSea AS' virksomhet ved basen i Tananger, ikke virksomhet som NorSea AS eventuelt senere måtte drive i offentlig havn som Risavika Sør. En viktig premiss for utfallet av nemndsaken var da også at Risavika Nord ikke var et offentlig tilgjengelig havneområde. Dette i motsetning til hva tilfellet er med Risavika Sør.

Saken dreier seg ikke om å erstatte Landbaseavtalen med Rammeavtalen, slik det hevdes i stevningen. Saken gjelder krav om opprettelse av ny tariffavtale for den virksomhet NorSea AS' har begynt i offentlig havn, Risavika Sør – og det er derfor feilaktig å rubrisere tvisten under Hovedavtalens § 3-8, slik NHO gjør i stevningen. Av samme grunn er det ikke grunnlag for NHOs avvisningspåstand og det vil bli nedlagt påstand om at denne ikke tas til følge.

2. NorSea AS' virksomhet i Risavika Sør.

Saken for Den faste tvistenemnd i 2002 gjaldt som nevnt spørsmålet om hvilken tariffavtale som var den riktige for NorSea-basen (Risavika Nord). Det var to viktige grunner til at nemndas flertall fant at Oljebaseavtalen var den riktige; for det første fant flertallet at basen i hovedsak var en oljebase. For det andre er Risavika Nord en industrihavn som NorSea AS har eksklusiv bruksrett til. Havnen er således ikke offentlig tilgjengelig.

I etterkant av nemndas avgjørelse i 2002 har NorSea AS også etablert virksomhet i Risavika Sør, en offentlig og konvensjonell containerhavn. Som det fremgår på side 4 i stevningen har NorSea AS med virkning fra 1. januar 2010 opprettet et heleid datterselskap (Risavika Terminal AS(RT)) for å forestå terminaldriften ved Risavika Sør. På side 4 i stevningen heter

det således at *"RT har det kontraktuelle grensesnittet mot rederiene og har på mange måter overtatt rollen blant annet Nor-Cargo hadde tidligere."*

Virksomheten i Risavika Sør er ikke omfattet av Landbaseavtalen. Det dreier seg om separat aktivitet i offentlig havn, som hovedsaklig kan karakteriseres som konvensjonelle terminaloppgaver og derfor adskiller seg fra oljebasevirksomhet. Nemndas avgjørelse i 2002 baserte seg nettopp på at arbeidet innenfor det geografiske området Risavika Nord, i hovedsak var oljerelatert og derfor falt innenfor Landbaseavtalens område. En slik begrunnelse passer ikke for virksomheten ved containerhavnen i Risavika Sør. For som det også går frem i stevningen s. 9, annet avsnitt *"blir offshorefartøyene [i hovedsak] losset og lastet ved Tanager, mens konvensjonelle fartøyer losses og lastes ved Risavika Sør."*

På hjemmesidene presenteres Risavika Havn som en av Norges mest moderne konvensjonelle havner.

Bevis: Diverse utskrifter fra hjemmesidene, bilag 1, 2 og 3.

Uvisst grunn er RT ikke nevnt på hjemmesidene.

Bevis: Utskrift av kontakter fra hjemmesidene, bilag 4.

Bildene som er benyttet på nettsiden, viser også at det dreier seg om en konvensjonell havn, noe LO antar best kan underbygges ved en befaring.

Etablering av virksomheten i Risavika Sør er et resultat av økt oppdragsmengde. Et stykke på vei er den konvensjonelle delen av havnevirksomheten flyttet over Risavika Nord til Risavika Sør, som er en del av det offentlig tilgjengelige havneområdet i Risavika Havn.

På nettsidene til Risavika Havn, fremgår det at Risavika Sør er et eget geografisk område som har sitt eget driftsselskap. Den oljerelaterte virksomheten i Risavika Nord er ikke en del av Risavika Havns virksomhet.

For så vidt gjelder oljebasen i Risavika Nord vises det i stevningen til opplysningene i tvistenemndas avgjørelse fra 2002 om at NorSea AS står for drift av lager, kaianlegg, laste- og lossetjenester, intern transport på basen, mannskapsutleie m.v. og at selskapet gjennom avtaler med leietakerne, har rett til å utføre all godshåndtering og losse- og lastearbeid innen baseområde. Dette stiller seg annerledes når det gjelder Risavika Sør. NorSea AS verken eier eller har eksklusiv bruksrett til Risavika Sør. Selskapet står heller ikke for drift av lager og har ingen avtaler med leietaker om rett til å utføre all godshåndtering. Risavika Sør er nemlig del av en konvensjonell offentlig havn.

Risavika Havn, herunder Risavika Sør, er etablert som en av Norges fem hovedhavner med et vesentlig offentlig eierskap. Havneområdet er godkjent som EU-havn. Pr. 15. august 2010 har det vært 490 skipsanløp til Risavika Sør. Av disse var 480 konvensjonelle skip og 10 supply skip. 98 % av all trafikk i Risavika Sør er med andre ord konvensjonell sjøtransport.

Bevis: Regneark med oversikt over anløpsnummer, type fartøy, fartøynavn, kunde/agent og dato, bilag 5.

NHO fremholder at "mye av det som losses og lastes på alminnelige linjefartøyer også er beregnet på offshorevirksomheten, enten direkte eller indirekte". I forhold til tariffavtalevalget er imidlertid dette knapt noe poeng. Også i andre havner i Norge losses og lastes det varer som skal benyttes av annen industri uten at dette endrer avtaleforholdet i den enkelte havn. Det vil være et nytt prinsipp om tariffavtalevalget skulle avgjøres ut fra innholdet i de containere som lastes og losses.

3. Rammeavtalen – historikk og utbredelse

Rammeavtalen gjelder i dag for 12 større havner fra Mo i Rana og sørover. Avtalen ble første gang opprettet i 1976, og erstattet da den tidligere Sør-Norgeavtalen for losse- og lastearbeidere i noen navngitte havner.

Sør-Norgeavtalen er senere slått sammen med Nord-Norgeavtalen til det som i dag heter Sør- og Nord-Norgeavtalen for losse- og lastearbeidere. Parter i begge avtaler er LO/NTF og NHO/LTL.

Sør- og Nord-Norge avtalene er svært gamle avtaler som ble opprettet da losse- og lastearbeiderne organiserte seg i fagforeninger for vel 100 år siden. Både Rammeavtalen og Sør- og Nord-Norgeavtalen gir de organiserte losse- og lastearbeiderne en fortrinnsrett til losse- og lastearbeidet, jf. Rammeavtalens § 2 nr. 1.

I Sola-saken, Rt. 1997 s. 334, fastslo Høyesterett at

"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."

Det som kjennetegner Rammeavtalen og Sør- og Nord-Norgeavtalen i forhold til andre tariffavtaler, er at avtalene pålegger bedriftene plikter i forhold til arbeidstakere som ikke er ansatt ved bedriftene. Disse pliktene motsvares av tilsvarende rettigheter, herunder fortrinnsretten til losse- og lastearbeidet, for arbeidstakere (losse- og lastearbeiderne) som er ansatt hos en annen arbeidsgiver enn de bedrifter der losse- og lastearbeiderne utfører sitt arbeid (i vårt tilfelle Skiensfjorden Stuerkontor AS).

Advokat Johan Kr. Øydegard gir i et notat av 26. juni 2000 en dekkende beskrivelse av de tariffrettslige spilleregler på området.

Bevis: Notat av 26. juni 2000 fra advokat i NHO, Johan Øydegard, bilag 6.

På side 3, siste avsnitt, heter det:

"Dette innebærer at Rammeavtalen, etter sin art, må kunne bli gjort gjeldende for bedrifter som ikke har organiserte arbeidstakere innenfor NTF eller som utfører den

type arbeid rammeavtalen omfatter. Kravene i Hovedavtalen § 3-7 nr. 2, om at forbundet har organiserte arbeidstakere i bedriften og må organisere minimum 10 % av de ansatte innenfor tariffområdet for at en tariffavtale kan gjøres gjeldende, gir ingen mening i forhold til Rammeavtalen, jfr. fortrinnsretten etter § 2 nr. 1, som nettopp forutsetter at bedriftens egne ansatte ikke skal utføre den type arbeid som omfattes av tariffavtalen."

4. ILO-konvensjon nr. 137 om havnearbeid

Norge ratifiserte i 1974 ILO-konvensjon nr. 137 om sosiale følger av nye metoder for godsbehandling i havnene. I konvensjonen er losse- og lastearbeiderne sikret arbeid og inntekt bl.a. ved at de skal ha fortrinnsrett til arbeid.

Konvensjonens artikkel 3 bestemmer følgende:

1. Det skal opprettes og ajourføres registre over alle yrkeskategorier av havnearbeidere på en måte som fastsettes ved nasjonal lovgivning eller praksis.
2. Registrerte havnearbeidere skal ha fortrinnsrett ved tildeling av havnearbeid.
3. Registrerte havnearbeidere plikter å være disponible for arbeid på den måte som nasjonal lovgivning eller praksis bestemmer.

Direktoratet for Arbeidstilsynet har tidligere rapportert årlig til Arbeids- og inkluderingsdepartementet om Norges overholdelse av ILO-konvensjon nr. 137 om havnearbeid. I rapporten fra juni 2002 heter det blant annet følgende:

"I alle offentlige havner er det en gruppe faste losse- og lastearbeidere som har tariffbestemt fortrinnsrett til å utføre losse- og lastearbeidet. I de største havnene skjer registreringen ved at den faste gruppe losse- og lastearbeidere får fast tilsetning ved et losse- og lastekontor. Losse- og lastekontoret leier ut losse- og lastearbeiderne til skipsekspeditører og andre havnebrukere. Tariffavtalene gir de tariffbundne skipsekspeditørene plikt til å bruke arbeidere fra losse- og lastekontoret ved skipsanløp.

I de mindre havnene er registreringen ivaretatt ved at tariffavtalen bestemmer at den lokale fagforening av losse- og lastearbeidere og de lokale havnebrukere i fellesskap skal bestemme størrelsen på den faste gruppe av losse- og lastearbeidere. Arbeidere i den faste gruppe har tariffbestemt fortrinnsrett til å utføre losse- og lastearbeidet. Ved skipsanløp henvender skipsekspeditørene seg til fagforeningen for bestilling av det nødvendige antall losse- og lastearbeidere fra gruppen."

Norge har følgelig en folkerettslig forpliktelse til å påse at registrerte havnearbeidere har en fortrinnsrett til å utføre lossing og lasting av skip i de offentlige havneområdene. I Norge er den forpliktelsen ivaretatt gjennom de tariffavtalene som opprettes for losse- og lastearbeidere, det vil si Rammeavtalen og Sør- og Nord-Norgeavtalen. Disse avtalene gir losse- og lastearbeidere fortrinnsrett, idet omfang som fremgår av tariffavtalenes omfangsbestemmelser. I henhold til Rammeavtalens § 2 og Sør- og Nord-Norgeavtalen § 1 har NHO anerkjent at LO/NTF har krav på tariffavtale med alle NHO-bedrifter i de offentlige havnene som har ansvar for lossing og lasting av skip.

I Den faste tvistenemnds avgjørelse av 24. mars 2010 i sak Norsk Metallretur (sak nr. 1/2009) ble det lagt til grunn at som offentlige havner må regnes de havner *"som er tilgjengelig for alminnelig godsbefordring"*, se s. 25 i avgjørelsen som vedlegges som **bilag 7**.

Landbaseavtalen er en vertikal avtale som kommer til anvendelse på oljebasene, men ikke på konvensjonelle havner. Ved tariffrevisjonen i 1998 ble formuleringen *"som for øvrig utfører annen terminalvirksomhet"* tilføyet i Landbaseavtalens omfangsbestemmelse. Det var ikke meningen at Landbaseavtalen gjennom denne tilføyelse skulle komme til anvendelse på terminalvirksomhet utenfor oljebasene. Det har da også formodningen mot seg fordi så fall ville Landbaseavtalen bli en konkurrerende tariffavtale til Speditørtariffen og Rammeavtalen. Tilføyelsen var således ment å dekke bare de tilfeller der det innenfor de private oljebasene også foregår terminalvirksomhet. Tilføyelsen har derfor ikke betydning for avtalevalget i denne saken.

5. Anførsler knyttet til en vurdering av NorSea AS, Risavika Sør

Tariffavtalevalget må skje på bakgrunn av "bedriftens art", jf. Hovedavtalen § 3-7 nr. 4 og de retningslinjer i § 3-10 nr. 3, som utdyper dette kriteriet.

Det spørsmålet som er omtvistet i saken, er hvilken tariffavtale som skal gjelde for losse- og lastearbeidet ved Risavika Sør, ikke *"annen terminalvirksomhet"* som utføres på oljebasen i Risavika Nord. Rammeavtalen innebærer en enighet mellom hovedorganisasjonene om at lossing og lasting av skip i offentlig havn skal omfattes av rammeavtalen, ikke landbaseavtalen. Det tariffavtalekrav som er fremsatt gjenspeiler denne grunnleggende grensegang mellom avtalene.

I NorSea AS virksomhet i Risavika Sør inngår losse- og lastearbeid som kun omfattes av Rammeavtalen. Landbaseavtalen omfatter ikke slikt arbeid i offentlig havn.

Også ut fra et produksjons- og bransjemessig ståsted er det naturlig å anvende Rammeavtalen, som inneholder en fortrinnsrett til losse- og lastearbeid ved de offentlige havner. Det er også rammeavtalen som er gjort gjeldende ved konkurrerende virksomheter i offentlig havn. I den sammenheng vises det til at Rammeavtalen gjennomfører den beskyttelse registrerte havnearbeiderne er gitt i medhold av ILO-konvensjon nr. 137.

LOs organisasjonskomité fattet den 11. mars 2010 vedtak om at havnevirksomheten, også for NorSea AS ved Risavika Sør må forholde seg til bestemmelser i Rammeavtalen. Vedtaket har ikke avgjørende betydning for avtalevalget etter Hovedavtalens § 3-7, men må tillegges betydning fordi konklusjonen er et utslag av grundig og kontradiktorisk intern behandling i LO.

6. Videre behandling av saken

Det er nødvendig å gjennomføre befaring av kaianlegget under hovedforhandlingen. Det bør avsettes 2 dager til muntlige forhandlinger og nemnd bør settes i Stavanger.

Lars Johnsen (nestleder i Norsk Transportarbeiderforbund) vil avgi **partsforklaring** for saksøkte.

I tillegg påberopes **vitneforklaringer** fra tidligere leder i Norsk Transportarbeiderforbund, Per Østvold og leder for Norsk Transportarbeiderforbunds Norsk Havnearbeiderforening, Terje Samuelson.

Jeg vil komme tilbake til ytterligere eventuell vitneførsel.

7. Påstand

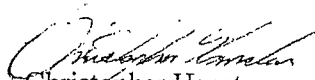
Det nedlegges slik

p å s t a n d:

1. NHOs påstand om avvising tas ikke til følge.
2. For så vidt gjelder losse- og lastearbeid ved Risavika Sør, gjøres Rammeavtalen om fastlønssystem for losse- og lastearbeider gjeldende som tariffavtale for NorSea AS.

Tilsvar i 7 - syv - likelydende eksemplarer, hvorav to eksemplarer er sendt nemndas formann Stein Husby, ett til hver av nemndas medlemmer, Ellen Stenstrud og Rolf Negård, to til NHO v/advokat Gerd Egede-Nissen.

Oslo, 8. oktober 2010


Christopher Hansteen
advokat

Landsorganisasjonen i Norge
Organisasjonskomiteen

27. juli 2000

015-2000.O.-PØ

Her.

**TVIST OM AVTALEFORHOLD FOR LOSSE- OG LASTEARBEID VED
SKIPSANLØP TIL NORSEA AS, 4056 TANANGER.**

Det er tvist mellom Norsk Transportarbeiderforbund (NTF) og Norsk Olje- og Petrokjemisk Fagforbund (NOPEF) om avtaleforholdene ved NorSea AS, Tananger (tidligere Aker Base AS, Tananger).

Twisten oppstod etter at Nor-Cargo Stavangerske AS, som er den største skipseks-peditøren i Stavanger, i 1995 flyttet sin terminalvirksomhet fra Stavanger offentlige havn til NorSea AS. Losse- og lastearbeiderne ved Losse- og lastekontoret i Stavanger havn er organisert i NTF. Etter flyttingen til NorSea AS nektet Nor-Cargo Stavangerske å tilsette losse- og lastearbeidere fra Losse- og lastekontoret i Stavanger. Losse- og lasteoperasjonene ble fra da av utført av NorSea AS sine egne ansatte, i stor utstrekning også av skipsmannskapene.

Twisten er tidligere oversendt Organisasjonskomiteen, men ble trukket etter at NOPEF og NTF i møte 4. desember 1998 ble enige om at det er NOPEF som har organisasjonsretten ved NorSea AS.

Det vises til protokoll mellom NOPEF og NTF av 04.12.1998, **vedlegg 1**.

Etter at protokollen ble skrevet, har NTF påpekt at NOPEF ikke overholder protokol-lens punkt 4, jfr. punkt 3, hvor det er fastsatt at NOPEF skal "tilstrebe mest mulig lik praksis når det gjelder hvem som utfører losse- og lasteoperasjonene, slik at konkurranseforholdene ikke forrykkes på dette grunnlag".

NTF vil hevde at skipsmannskapet utfører losse- og lasteoperasjoner om bord på skipene ved anløp til NorSea AS, Tananger. Dette skaper uholdbare konkurranseforhold til de tre nærliggende offentlige havnene Stavanger, Sola og Sandnes, hvor NTF har organisasjonsretten. Dessuten er NOPEF, som NTF, forpliktet av vedtak i Internasjonal Transportarbeiderføderasjon (ITF) til å påse at skipsmannskapene ikke utfører det tradisjonelle losse- og lastearbeidet. NOPEF bryter følgelig et ITF-vedtak.

Hovedårsaken til at NTF igjen bringer tvisten inn for Organisasjonskomiteen er imid-lertid følgende:

1. NorSea AS har utviklet seg til bli en i all hovedsak offentlig tilgjengelig havn med anløp av godsskip. NorSea AS er altså ikke en oljebase. Følgelig er det NTF som har organisasjonsretten til losse- og lasteoperasjonene.
2. ILO-konvensjon nr. 137 om sosiale følger av nye metoder for godsbehandling i havner og rekommandasjon nr. 145, som Norge har ratifisert, har i konvensjonens artikkel 3 nr. 2 fastsatt at "Registrerte havnearbeidere skal ha fortrinnsrett ved tildeling av havnearbeid". "Registrerte havnearbeidere" er i denne sammenheng de losse- og lastearbeidere som er organisert i Norsk Transportarbeiderforbund og ansatt ved losse- og lastekontorene tilknyttet de offentlige havnene i Stavanger, Sola og Sandnes.

På denne bakgrunn krever NTF avtaleretten for losse- og lastearbeidet på skip som anløper NorSea AS, Tananger.

Bakgrunnen for tvisten er følgende:

I.

Organisasjons- og avtaleforhold for losse- og lastearbeidere i havnene.

Norsk Transportarbeiderforbund har organisasjonsretten til losse- og lastearbeidere i havnene, i praksis begrenset til de offentlige havnene.

Den aktuelle tariffavtalen, Rammeavtalen om fastlønnssystem for losse- og lastearbeidere, har i § 2, Arbeidsordning, gjort unntak for "lossing og lasting ved bedriftens egne anlegg hvor bedriftens egne folk anvendes til lossing og lasting".

Nevnte unntak gjelder industrianlegg, hvor det losses og lastes til egen produksjon eller egne produkter.

Forbundet har allikevel avtale ved noen få industrianlegg og andre operatører i private havner.

Spørsmålet om hvilke begrensninger som ligger i nevnte unntak, ble behandlet i den såkalte Sola-dommen for Høyesterett.

I lagmannsretten gjorde Stavanger Havnelager AS og Sola Havn AS bl.a. gjeldende at "Sola Havn AS kommer inn under unntaket i rammeavtalens § 2 nr. 1 andre punktum. Havnen må ansees som et eget anlegg. Det er ikke dekning for, slik NTF gjør, å tolke unntaket slik at det bare gjelder industrianlegg".

Videre gjorde Stavanger Havnelager AS og Sola Havn AS gjeldende at "Sola Havn AS kan ikke karakteriseres som en offentlig havn. Selve havneanlegget eies rett nok av Sola kommune, men det leies ut til Sola Havn AS. Det er dette selskapet som eier bygningene. Havnen må ansees som privat".

NTF fikk allikevel medhold i lagmannsretten i at forbundet kunne varsle boikott mot Stavanger Havnelager AS og Sola Havn AS for å oppnå tariffavtale.

Lagmannsrettens dom ble stadfestet i Høyesterett. Forbundet hadde da trukket boikottvarselet mot den ene av motpartene, Sola Havn AS, fordi foretaket oppga at det ikke ville få ansvar for lossing eller lasting av skip.

Av dette kan utledes at Høyesterett ikke har lagt vekt på eierforholdene i havna eller til foretakene, men til om havna er åpen for trafikk.

II.

Om NorSea AS.

NorSea AS (tidligere Aker Base AS) er et datterselskap av Aker Maritime AS. NorSea AS eier "basene" i Tananger og Dusavik.

I pressemelding fra Aker Maritime ASA av 11. februar 2000 heter det bl.a. at "Aker Base med datterselskaper er ... landets største leverandør av base- og logistikk-tjenester til offshore-industrien. Bedriften har eierinteresser i 8 baser langs norskekysten, fra Stavanger i sør til Hammerfest i nord. De senere årene har selskapet også utvidet sitt tilbud til å omfatte havne- og terminaltjenester for annen industri" (vår understrekning).

Det vises til vedlegg 2.

Dette ble utdypet i et intervju med Aker Maritime-direktør Rolf Th. Waage i Stavanger Aftenblad 11. februar 2000: "Samtidig er altså målet at supplyredernes inntreden på eiersiden skal gjøre selskapet til en mer komplett logistikkleverandør til ojeindustrien og at anleggene skal utvikles som flerbrukshavner også for annen industri" (vår understrekning).

I samme artikkel uttaler Aker Base-direktør Tor Magne Sørensen: "Vi er godt posisjonert for en økende aktivitet i Norskehavet. Vi har også tro på en sterk videreutvikling i Stavanger. I 1990 var 90 prosent av den lokale aktiviteten knyttet til oljeselskapene. Nå er under 20 prosent rettet mot oljeselskapene. Havneterminalvirksomheten har gitt oss en aktivitet her i Stavanger-området som tilsvarer forsyning av to Draugen-felt, framholder han" (vår understrekning).

Det vises til vedlegg 3.

Aker Base AS skiftet navn til NorSea AS den 1. juni 2000. Av hjemmesidene på internett til NorSea Group framgår blant annet at "Today the supply base has developed into a major Business Park and a logistic centre, comprising an industrial area of 400 000 m2, hosting more than 60 international companies".

Det vises til vedlegg 4.

Ovennevnte viser at NorSea AS, Tananger, i all hovedsak er en godshavn, ikke en oljerelatert havn. Det bestrides ikke at "basen" som sådan har oljerelatert virksomhet, men skipene som anløper Aker Maritime AS er i all hovedsak ordinære godsskip

8. 4

som anløper offentlige havner. Følgelig tilhører losse- og lasteoperasjonene NTFs organisasjonsområde.

Fire av de fem største havnene i Norge er oljebaser.

Det vises til **vedlegg 5**.

Oljebasene er strategisk plassert og har offentliggjort planer om å etablere seg som regionale logistikksentra. Blant skipsekspeditørene er det stor interesse for å "flagge ut" fra de offentlige havnene til oljebasene for å unndra seg tariffavtalen med NTF. På sikt kan dette undergrave NTF posisjon i havnene.

III.

Om tariffsystemet og ILO-konvensjon nr. 137.

NTF organiserer i dag ca. 460 losse- og lastearbeidere i 46 havner (andre medlemmer i losse- og lasteforeningene er da ikke medtatt).

De tariffavtaler som benyttes er Rammeavtalen om fastlønssystem for losse- og lastearbeidere, Overenskomsten for akkord- og timelønnehavner i Sør- og Nord-Norge og Havnetariffen. Partsforholdet er i all hovedsak LO/NTF og NHO/Havne- og Terminaloperatørenes Landsforening.

Tariffavtalene gir losse- og lastearbeiderne fortrinnsrett (enerett) til å utføre losse- og lastearbeidet ved tariffbundne bedrifter.

Norge har, som nevnt, ratifisert ILO-konvensjon nr. 137 og rekommandasjon nr. 145 om sosiale følger av nye metoder for godsbehandling i havnene. I konvensjonens artikkel 3 er det fastsatt at «Registrerte havnearbeidere skal ha fortrinnsrett ved tildeeling av havnearbeid».

Bakgrunnen for konvensjonen er, i følge St.prp. nr. 97 (1973-74) endringene i metoder for godsbehandling i havnene "og i mønsteret for godstransporter og at slike endringer ventes å bli mer utbredt i framtida" (side 3).

Det vises til **vedlegg 6**.

Fortrinnsretten til havnearbeid i artikkel 3 nr. 2 framgår av side 35.

Av den samme stortingsproposisjonen framgår det på side 4 at havnearbeidere er "personer og virksomhet som nasjonal lovgivning eller praksis har gitt slik definisjon".

I den såkalte Sola-saken uttalte Høyesterett blant annet følgende om losse- og lastearbeidernes fortrinnsrett til arbeidet, slik den er nedfelt i Rammeavtalens § 2 nr. 1: "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

8, s. 5

ILO-konvensjon nr. 137 om havnearbeid. Etter artikkel 3 i konvensjonen skal registrerte havnearbeidere ha fortrinnsrett til havnearbeidet."

Etter NTFs oppfatning bryter Norge ILO-konvensjon nr. 137 hvis de registrerte losse- og lastearbeiderne ved losse- og lastekontorene, som er organisert i NTF, mister arbeidet ved at skipsekspeditørene flytter inn i basene langs kysten og nekter å opprettholde tariffavtalen.

Vi ber LO behandle tvisten og nedlegger slik påstand:

NTF har avtaleretten for losse- og lastearbeidet på skip som anløper NorSea AS, Tananger.

Kopi av dette brev er sendt NOPEF.

Med hilsen

NORSK TRANSPORTARBEIDERFORBUND

Per Østvold

6 vedlegg.

Nicolay Skarning

Fra: Thor Chr. Hansteen [thor.chr.hansteen@nholt.no]
Sendt: 3. september 2013 15:34
Til: Nicolay Skarning
Emne: Uttalelser fra NTF vedrørende krav om medlemskap i NTF

Jeg viser til forespørsel om uttalelser fra NTFs side i forbindelse med hovedforhandlingen i Oslo tingretts behandling av tvist om lovlighet om boikottvarsel for Risavika Terminal AS.

Jeg følger mine notater uttalte vitnet Per Østvold følgende når det gjelder kravet om NTF-medlemskap for losse- og lastearbeidere:

"I Norge har NTF og myndighetene vært enige om at registrering i forhold til ILO har skjedd gjennom ansettelse ved losse- og lastekontorene, og medlemskap i NTF".

Jeg er ganske sikker på at jeg noterte ordrett det som Østvold uttalte.

Med vennlig hilsen

Thor Chr. Hansteen
Ass. Dir. / Advokat MNA
Direkte + 47 23 08 87 86 / Mobil +47 91 78 50 51
thor.chr.hansteen@nholt.no

NHO Logistikk og Transport
Middelthuns gate 27, Postboks 5489 Majorstuen, 0305 Oslo
Telefon + 47 23 08 87 80 / Telefaks + 47 23 08 87 90
nholt.no



DET KONGELIGE
KOMMUNAL- OG REGIONALDEPARTEMENT

Landsorganisasjonen i Norge
Youngsgt. 11
0181 OSLO

Deres ref
Jur.985/98-32 ES/abn

Vår ref
98/5903 M2 OEV

Dato
7.01.1999

ILO-KONVENSJON NR. 137 OM SOSIALE FØLGER AV NYE METODER FOR
GODSBEHANDLING I HAVNER.

Vi viser til Landsorganisasjonens brev 4.11.98 og 18.12.98 og beklager at det har tatt tid
å besvare henvendelsen.

Hva som skal defineres som havnearbeid ("dockwork") og havnearbeidere
("dockworkers") er i konvensjon nr. 137 overlatt til det enkelte medlemsland å fastsette,
gjennom nasjonal lovgivning eller praksis. I Norge har man ikke funnet det
hensiktsmessig å regulere dette ved lov. Staten har lagt til grunn at konvensjonen er
gjennomført ved tariffavtale.

Virkeområdet for ILO-konvensjon nr. 137 har tidligere vært vurdert av daværende KAD,
i forbindelse med en sak om utleie av arbeidskraft, se vedlagte kopi av brev til LO
7.06.94. I dag hører saker om arbeidsutleie under Arbeids- og administrasjons-
departementet.

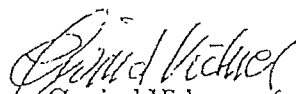
I brevet fra KAD uttales det at konvensjonen i utgangspunktet bare gjelder for offentlige
kaier i et havneområde og at konvensjonen ikke gjelder for private kaier eller
bedriftshavner. Det understrekes likevel at partene fritt må kunne avtale at
konvensjonen skal utvides til å omfatte private kaier og havneområder.

Departementet antar at dette må forstås slik at KAD i 1994 la til grunn at konvensjonen i
norsk praksis hittil bare er gjort gjeldende for offentlige kaier, dvs kaier som eies av det
offentlige. Det må være opp til partene, gjennom forhandlinger, å bli enige om en
eventuell utvidelse, f.eks til å omfatte privateide kaier. Fordi myndighetene har lagt til

grunn at konvensjonen gjennomføres ved tariffavtale, vil det i praksis være partene som fastsetter konvensjonens virkeområde i Norge gjennom sine avtaler. Et krav om tariffavtale på dette feltet står selvsagt ikke i noen annen stilling enn ellers.

Dersom Landsorganisasjonen føler behov for mer utdypende fortolking av konvensjonen, kan departementet eventuelt bistå med å ta dette opp med ILOs sekretariat. Slik bestemmelsene om konvensjonens virkeområde er utformet, er det likevel trolig lite å hente fra ILO på akkurat dette punktet.

Med hilsen


Øyvind Vidnes e.f.
avdelingsdirektør

Danmark dømt på Closed Shop

Sendt: 4. september 2013 00:01

http://hudoc.esc.coe.int/esc2doc/escsec/doc/200923/17_1_conclusions_en_vol_1/00000074.doc

@@@5@@Co@NE@DK@23@01/01/2001-31/12/2002@127@@@

Article 5 - right to organise

The Committee takes note of the information in the Danish report.

Right to join or not to join a trade union

In several previous cycles, the Committee considered that the situation in Denmark was incompatible with Article 5 of the Charter because closed shop clauses were permitted in national law, in breach of the right to freedom of association (the situation is described in detail in Conclusions XV-1, pp. 142-145).

The report states that in January 2003 the Government submitted proposed amendments to the Freedom of Association Act that would have prohibited closed shop agreements. However the bill failed to secure the necessary majority in parliament. Since Denmark has still not remedied this violation the Committee considers that the situation is still not in conformity with Article 5.

Trade union activities

In Conclusions XV-1 (p. 145) and XVI-1 (p. 173), the Committee asked for full information on the right of access to places of work and the right of assembly.

With regard to the former, the information in the report does not allow the Committee to reach a conclusion. It therefore repeats that for the purposes of Article 5, States are obliged to ensure, by appropriate means, that trade unions representatives can have access to firms for the purpose of their trade union activities (Conclusions XII-2, Germany, p. 98). The Committee asks for the next report to indicate how this right, as specified, is applied.

With regard to the second aspect, the report states that collective agreements do not include the right to hold meetings during working time.

The Committee also asked for information on protection against discrimination on grounds of membership or non-membership of a trade union in areas other than access to employment and dismissal. The report contains no reply.

Representativity

The Committee asked in the aforementioned conclusions what procedures were used to verify claims by a union that it represented the majority of workers in a given category and whether there was the possibility of appeal against decisions on this subject. The report contains no reply. The Committee insists on a reply in the next report.

Scope ratione personae

The Committee finds that Denmark is not complying with Article 5 of the Charter because the legislation on the International Shipping Register provided that collective agreements on wages and working conditions concluded by Danish trade unions are only applicable to seamen resident in Denmark. This restriction impairs the right of non-resident seafarers engaged on vessels entered in the Register to be fully represented by their trade union, and the right of Danish trade unions to effectively protect the social and economic interests of such workers. The Committee recalls that the situation is found not to be in conformity with the Charter since supervision cycle XII-1. Since Denmark has still not remedied this violation the Committee considers that the situation is not in conformity with Article 5. The Committee asked in the previous conclusions for information on the effect on nationals of the other contracting parties of any regulation drawn up by the social partners concerning their eligibility to be trade union representatives. The report states that there are no restrictions affecting these nationals with regard to participation in the administration or management of a trade union or eligibility for joint consultation committees.

Conclusion

The Committee concludes that the situation in Denmark is not in conformity with Article 5 of the Charter for the following reasons:

- the existence of legislation authorising closed shop clauses;
- the legislation on the International Shipping Register;
- Denmark's failure to provide evidence in its last two reports of compliance with Article 5 of the Charter concerning trade unions' representatives' access to the workplace.

Sverige¹¹ dømt¹¹ på Closed shop

Sendt: 3. september 2013 23:58

Til: Nicolay Skarning

<http://hudoc.esc.coe.int/esc2008/document.asp?item=8>

The Committee notes the information provided in the Swedish report. It refers to its earlier conclusions, in which it has found the situation regarding the formation of trade unions, trade union activities and personal scope (Conclusions XV-1, pp. 558-562) and representativeness (Conclusions 2002, pp. 232-233) in conformity with the Charter. In this conclusion, the Committee confines itself to changes relating to the right to join or not to join a trade union.

Freedom to join or not to join a trade union – the effect of Complaint
Confederation of Swedish Enterprise v. Sweden (collective complaint 12/2002).

In its last conclusion (Conclusions 2004, p. 564), the Committee found that the situation on which it had ruled in the case of Confederation of Swedish Enterprise v. Sweden (collective complaint 12/2002, decision on the merits of 22 May 2003) was still not compatible with Article 5 of the Revised Charter because pre-entry closed shops were still permitted.

According to the report, there are now no new instances in the Swedish labour market of collective agreements that include closed shop clauses. The Government is continuing to discuss with the trade unions, in particular the Swedish building workers' union, ways of terminating closed shop clauses in earlier so-called substitute collective agreements. The number of such clauses in substitute collective agreements is declining: from 9000 in April 2001, to 5178 in August 2002, 4388 in August 2003 and 3280 in May 2004.

The report states that in response to the Committee of Ministers of the Council of Europe, in its Resolution ResChS (2003)1, the Swedish Government has set a target of ending all closed shop clauses by 30 May 2005. The building workers' union has issued further instructions to the local branches stating that under a specific agreement between the union's executive board (förbundsstyrelsen) and the chairmen of the local branches, all substitute collective agreements containing closed shop clauses should be terminated by 4 July 2005. The report says that by the start of July 2005, a maximum of 5 to 10 % of the 3000 agreements still in force the previous year remained to be renegotiated or terminated. In an addendum to the report of 19 September 2005, the Government states that according to the building workers' union, all the remaining pre-entry closed shop clauses have been terminated. However, the Committee notes that according to comments submitted by the Swedish employers' confederation, this only applies to the building workers' union and closed shop clauses are still in force in other sectors, particularly electricity and the paint industry.

The Committee notes the Government's efforts to end all trade union closed shop agreements, but finds that they still exist in certain branches.

The Committee concludes that the situation in Sweden is not in conformity with Article 5 of the Revised Charter because certain pre-entry closed shops remained in existence during the period under reference.

Utløp 31.03.2014
Avtale nr. 190

RAMMEAVTALE
OM FASTLØNNSSYSTEM
FOR
LOSSE- OG LASTEARBEIDERE
2012 – 2014

mellom

Næringslivets Hovedorganisasjon og
NHO LOGISTIKK OG TRANSPORT
på den ene side

og

Landsorganisasjonen i Norge og
Norsk Transportarbeiderforbund
på den annen side

DEL I: HOVEDAVTALEN LO/NHO
DEL II: RAMMEAVTALEN
DEL III: OVERENSKOMSTENS BILAG

Innhold:

§ 1 Avtalens omfang	4
§ 2 Arbeidsordning	4
§ 3 Personalkomiteé/administrasjonsorgan	6
§ 4 Lønnsbestemmelser	7
§ 5 Arbeidstiden	8
§ 6 Overtidsarbeid	9
§ 7 Arbeid i hviletiden	10
§ 8 Havari	10
§ 9 Voldgiftsrett	11
§ 10 Fri befordring	11
§ 11 Losse- og lastemateriell	11
§ 12 Lønninger	11
§ 13 Ferie	12
§ 14 Helligdagsgodtgjørelse og lønn for 1. og 17. mai	12
§ 15 Omsorgspermisjon	12
§ 16 Forskjellige bestemmelser	13
§ 17 Varighet og reguleringsbestemmelse for annet avtaleår	13
Erklæringer vedrørende fastlønnssystemet	15
Bilag til overenskomsten	
Bilag 1 Nedsettelse av arbeidstiden per 1. januar 1987	18
Bilag 2 Lovfestet ekstraferie for eldre arbeidstakere	25
Bilag 3 Ferie m.v.	26
Bilag 4 Avtalefestet pensjon (AFP)	28
Bilag 5 Sluttvederlagsavtalen	31
Bilag 6 14-daglig utlønning, lønn over bank og trekk av fagforeningskontingent	41
Bilag 7 Avtale om et Opplysnings- og utviklingsfond	42
Bilag 8 Likestilling mellom kvinner og menn	45
Bilag 9 Avtale om korte velferdspermisjoner	47
Bilag 10 Lønnssystemer	49
Bilag 11 a) Godtgjørelse for helligdager og 1. og 17. mai A-ordningen	50
Bilag 11 b) Godtgjørelse for helligdager og 1. og 17. mai B-ordningen	53
Bilag 12 Lønnsansiennitet ved militær førstegangstjeneste	55

Vedlegg:

Retningslinjer vedrørende prosenttrekk av fagforeningskontingent

ILO-konvensjoner om havnearbeid:

ILO-konvensjon 137 om sosiale følger av nye metoder for godsbehandling i havner

ILO-konvensjon 152 om yrkesmessig sikkerhet og helse i havnearbeid

DEL I. HOVEDAVTALEN LO/NHO

DEL II. RAMMEAVTALEN

DEL III: OVERENSKOMSTENS BILAG

§ 1 Avtalens omfang

1. Denne rammeavtale gjelder for følgende havner:
Oslo - Stavanger - Bergen - Trondheim - Drammen – Skien/Porsgrunn - Kristiansand - Fredrikstad - Moss - Mo i Rana - Larvik Ålesund - Sandnes.
2. Partene er i prinsippet enige om at forutsetningen for denne avtale er at produktiviteten opprettholdes. Partene vil samarbeide med dette for øye.

Konstateres vesentlig nedgang i produksjonen som ikke har ytre årsaker, kan avtalen sies opp med en måneds varsel etter forutgående forhandlinger mellom partene.

§ 2 Arbeidsordning

1. For fartøyer på 50 tonn dw. og derover som går fra norsk havn - utenlandsk havn eller omvendt, skal losse- og lastearbeidet utføres av losse- og lastearbeidere. Unntatt er all lossing og lasting ved bedriftens egne anlegg hvor bedriftens egne folk anvendes til lossing eller lasting.

Protokolltilførsel:

På forespørsel fra NTF erklærte representantene fra HTL at de ikke ville medvirke til at eventuelle losse- og lasteklausuler som inntas i tariffavtalene for ITF-tilsluttede sjømannsorganisasjoner brytes.

2. Arbeidsgiveren bestiller det antall mann det er behov for til ekspedering av skip eller annet arbeid.

Merknad

Partene er enige om at rammeavtalens § 2 punkt 2.1 avsnitt skal forstås slik at det skal tilsettes minst en mann uansett behov.

Arbeiderne plikter å utføre de arbeidsoppgaver som administrasjonsorganet påtar seg. Det skal søkes oppnådd en så rask og effektiv ekspedisjon som mulig. Det skal tilsettes minst en mann til hver ekspedisjon - kfr. protokoll av 4., 20. og 21. januar 1977. (Se bilag).

3. Oppdragsgiveren/arbeidsgiveren er berettiget til å tilsi, avsi og omplassere arbeiderne under arbeidets gang.
4. Ved terminalarbeid følges de arbeids- og hviletider som gjelder for vedkommende oppdragsgivers terminal.
5. Partene understreker at i hver enkelt havn er de stedlige arbeidsgiverparter så langt praktisk mulig forpliktet til å tilføre faste losse- og lastearbeidere godshåndtering, terminalarbeid, kran- og maskinkjøring og rigging.



Vis:
Uten bilde | Med bilde

Textstørrelse:
Aa | Aa | Aa



- **MONOPOLVIRKSOMHET:** Danske Holship er lei av at det bare er medlemmer i Norsk Transportarbeiderforbund som kan losse skipene som anløper norske havner. Her anløper «Uranus» Kattegat kai ved Drammen Havn.

Foto: Drammen Havn

Saksøker havnearbeidere for monopolvirksomhet

Havnearbeidere bruker ulovlige blokader for å sikre seg monopol i Drammen havn, mener dansk selskap, som nå går rettens vei.

JOB

Marius Lorentzen, Kristin Norli

Publisert: 05.08.2013 17:08, Oppdatert: 06.08.2013 07:08

- Havnearbeidernes monopol på havnene er avleggs og i strid med et rasjonelt og konkurransedyktig transportsystem. Det håper vi regjeringen er enig i og at de nå griper inn ved hjelp av EØS-avtalen, sier Nicolay Skarning, partner i advokatfirmaet Kvale til E24.

Han representerer det danske spedisjonsfirmaet Holship, som nå har saksøkt bryggearbeiderne i Drammen og Administrasjonskontoret ved Drammen havn.

Det danske selskapet mener arbeiderne bruker «ulovlige blokader og blokadetrusler for å hindre vår klient i å etablere seg».

Nekter å signere

Holship vil ikke undertegne på rammeavtalen som sikrer registrerte havnearbeidere i Norsk Transportarbeiderforbund monopol på losse- og lastearbeid ved Drammen og andre norske havner.

Holship mener systemet strider mot EØS-avtalen og Konkurranseloven, og at Drammen Bryggearbeiderforbund bruker ulovlige blokader mot dem.

Holship og deres advokat har i tillegg klaget saken inn for Fornyings- og administrasjonsdepartementet, etter at Konkurransetilsynet ikke hadde tid til å se på saken.

En «monopolvirksomhet til skade for samfunnet» kaller Holships advokat systemet, og mener systemet bryter med mot forbudet mot «utilbørlig utnyttelse av dominerende stilling».

- Til skade for samfunnet

For å kunne drive losse- og lastearbeid ved norske havner må man i dag være registrert som havnearbeider. Det kan man bare bli gjennom å være med i LO-forbundet Norsk Transportarbeiderforbund.

Gjennom FN-organet International Labour Organizations (ILO) konvensjon har havnearbeidere fortrinnsrett på havnearbeid. Det er imidlertid helt opp til det enkelte land å definere hvem som er havnearbeidere, og i Norge har dette vært regulert gjennom tariffavtalen.

I dag er det virksomheten Administrasjonskontoret for Havnearbeid i Drammen som organiserer arbeidet for havnearbeiderne.

Virksomheten er ikke et aksjeselskap, men registrert som annen juridisk person i Brønnøysundregistrene med virksomhet innenfor utleie av arbeidskraft. Det er Holships konkurrenter som står bak virksomheten, sammen med fagforeningene.

Drammen Havn i seg selv har ingenting med systemet og Administrasjonskontoret å gjøre. Havnedirektør Einar Olsen forteller til E24 at de bare innhenter diverse avgifter og vederlag, og ellers gjør fasilitetene tilgjengelige for skipene og spedisjonsselskapene.

Sikker på seier

Norsk Transportarbeiderforbund (NTF) har på sin side gått til retten for å få lov til å bruke blokade mot Holship.

- Vi er overbevist om at vi vinner saken mot Holship, sier første nestleder Lars M. Johnsen i Norsk Transportarbeiderforbund, til E24.

- Fortrinnsretten har også blitt behandlet flere ganger i EU, gjennom havnedirektivene. Kommisjonen har blitt tvunget til å trekke forslaget om liberalisering av den retten, sier Johnsen videre.

Det er ifølge forbundet bedrifter som ikke er NHO-medlemmer som prøver å utfordre systemet ettersom de ikke er bundet av tariffavtalen.

- Det er i den siste tiden at vi har fått problemer med enkelte selskaper som ikke aksepterer tariffavtalen og systemet i Norge, sier han.

Johnsen forklarer at de ikke kan bruke streik som våpen, fordi havnearbeiderne ikke jobber direkte for spedisjonsselskapene, men de såkalte administrasjonskontorene.

- Vårt kampmiddel er boikott og blokade. Det har vært oppe til behandling i Høyesterett gjennom Sola-dommen. Der fikk vi medhold i at det er en legal aksjonsform, sier Johnsen.

Det er prinsippet om at man må være medlem i NTF som er viktigst for forbundet. De frykter ikke at Holship vil underbetale sine ansatte i Norge.

- Kunne dere akseptert at det det var en annen måte å bli havnearbeider på, utenom å være medlem hos dere?

- Nei. Det er så få havnearbeidere igjen, og det ville bare gå utover arbeiderne.

- Dyrere uten oss

Johnsen har lite til overs for de angrepene som har kommet på monopolordningen til havnearbeiderne.

- Det angrepet som kom på havnearbeiderne i Oslo kommer fra folk som ikke vet hvordan arbeidet fungerer og hvor risikofyllt det er. Man skal være veldig årvåken når man skal operere kraner og islagte containere om vinteren, sier Johnsen.



Advokat og partner
Nicolay Skarning i Kvale

Foto:Kvale



Lars M. Johnsen, 1.
nestleder, Norsk
Transportarbeiderforbund

Foto:NTF

Nestlederen i forbundet forteller at det i dag bare er drøye 300 havnearbeidere igjen i Norge. Ifølge forbundet har de en relativt lav grunnlønn, men kan jobbe seg opp til en lønn mellom 450.000 og 600.000 gjennom å ta på seg vakter på kveld, natt og helg, samt overtid.

- Havnearbeiderne tar på seg arbeid hele året og hele døgnet, og de har en hjemmевaktordning. Hadde dette vært regulert på vanlig måte hadde det vært betydelig dyrere for havnene, sier nestlederen i Transportarbeiderforbundet.

- Skulle man hatt en vanlig skiftordning tror jeg man måtte doble antallet ansatte sammenlignet med i dag, sier Johnsen.

Søksmålet mellom Holship og havnearbeiderne og administrasjonkontoret kommer opp i Drammen tingrett i januar neste år.



Vis:
Uten bilde | Med bilde

Textstørrelse:
Aa | Aa | Aa | Aa



MER FART PÅ SJAUINGEN: NHO-forbundet Logistikk og Transport krever bedre produktivitet av havnearbeiderne. Bildet er fra Kattegat kai på Drammen Havn.

Foto:Drammen Havn

NHO krever mer produktivitet ut av havnearbeiderne

NHO sier de kan leve med havnearbeidernes monopol, men i bytte krever de mer produktivitet etter flere år med kraftige lønnshopp.

JOBB

Marius Lorentzen

Publisert: 06.08.2013 15:08, Oppdatert: 06.08.2013 15:08

- I utgangspunktet har vi ikke noe i mot fortrinnsretten, så lenge den ikke blir destruktiv, sier forbundsleder Tom Rune Nilsen i NHO Logistikk og Transport.

E24 skrev mandag om det danske spedisjonsfirmaet Holship som har saksøkt havnearbeiderne ved Drammen Havn for å bryte opp monopolet deres.

NHO-forbundet er havnearbeidernes motpart i tariffavtalen, men for forbundet er det viktigste å løfte produktiviteten ved norske havner, ikke å fjerne monopolsystemet.

Gjennom en ILO-konvensjon (FN-organet International Labor Organization) har nemlig havnearbeidere en såkalt fortrinnsrett på havnearbeid. Konvensjonen lar det være opp til hvert enkelt land å definere hvem som er havnearbeider. I Norge gjøres det gjennom tariffavtalen, og man er derfor tvunget til å være medlem i LOs Norsk transportarbeiderforbund for å kunne jobbe med lasting og lossing ved norske havner.

Nestlederen i Transportarbeiderforbundet fortalte til E24 mandag at de er klare til å starte blokade for å forsvare monopolet sitt mot danske Holship.

Krever mer produktivitet

Tom Rune Nilsen i NHO Logistikk og Transport forteller at de nå er i dialog med fagforeningene for å modernisere rammeverket rundt havnearbeid.

- Det vi har sagt er at vi ønsker mer produktivitet ut av havnearbeiderne, sier Nilsen.

I et innlegg på forbundets nettside i april, sammenlignet Nilsen lønnsøkningen havnearbeiderne har sikret seg i forhold til andre i privat sektor.

Ifølge NHO-forbundet var timelønnen (eksklusive tillegg) 144,53 kroner i 2010, mens den har steget til 175,76 i år, en økning på 21,5 prosent.

- Losse- og lastearbeiderne har følgelig hatt en nesten dobbelt så høy lønnsvekst som andre arbeidere i privat sektor de siste tre årene, skriver Nilsen.

Ett eksempel på hva NHO-forbundet reagerer på er at havnearbeiderne i Oslo kan ta lunsjpause samtidig, slik at havnen stopper helt opp.

- Vår dialog går både på arbeidstiden og hvordan vi får brukt arbeiderne, sier Nilsen.

- Skip har måttet vente

Ett av punktene som NHO vil ta opp er hvor lenge man må vente før man kan kalle inn andre arbeidere, hvis havnearbeiderne ikke er på stedet.

- Det har forekommet at skip har måttet bli stående å vente på lossing, og det blir dyrt, sier Nilsen.

- Vil dere vurdere å kreve at man skal kunne bli registrert havnearbeider på andre måter enn gjennom medlemskap i Transportarbeiderforbundet?

- Vi ser ikke bort i fra at man kan åpne for å registrere seg som havnearbeider på andre måter. Så langt har vi blitt møtt med argumentet om at fortrinnsretten er knyttet til medlemskapet i forbundet, sier Nilsen.

Ifølge lederen for NHO Logistikk & Transport stammer de lukrative særavtalene fra 70- og 80-tallet da norske havner ble kraftig effektivisert.

- Tariffavtalene gir havnearbeiderne visse rettigheter som gjør dem ekstremt dyre. Det stammer fra avtaler fra 70- og 80-tallet da havnene ble ekstremt effektivisert og nedbemannet. Det fikk man til ved å gi havnearbeiderne flere rettigheter. Det er dette vi blir møtt med nå, sier Nilsen.

- Produktiviteten har økt enormt

Første nestleder i Norsk transportarbeiderforbund, Lars M. Johnsen, bekrefter at de har en dialog med NHO-forbundet om arbeidsordningen, og mener dagens ordning er langt bedre for arbeidsgiverne enn tradisjonelle skiftordninger.

- Vi er i en dialog med NHO om vi kan organisere arbeidet på en bedre måte, sier Johnsen til E24.

Han understreker likevel at fortrinnsretten er viktig fordi havnearbeiderne tar på seg en såpass spesiell arbeidshverdag.

- Havnearbeiderne tar på seg arbeid hele året og hele døgnet. De har i tillegg en hjemmevaktordning, sier Johnsen.

Han forteller at det på grunn av skipstrafikken er umulig å legge opp arbeidsplaner særlig lang tid i forveien. Derfor må mange for eksempel møte opp på jobb hver morgen for deretter å dra hjem i påvente at det ankommer et skip senere på dagen.



Tom Rune Nilsen,
administrerende direktør,
NHO Logistikk og
Transport

Foto:NHO



Lars M. Johnsen, 1.
nestleder, Norsk
Transportarbeiderforbund

Foto:NTF

- Hadde dette vært regulert som ellers i arbeidslivet, hadde det vært en betydelig dyrere ordning for havnene, sier han og mener man ville trengt dobbelt så mange ansatte med en vanlig skiftordning.

Avviser kritikk

Han avviser at produktiviteten har stått på stedet hvil, mens havnearbeiderne har fått økt lønningene kraftig.

- Produktiviteten har økt enormt i havnene. Mye har skjedd gjennom ny teknologi, og i Oslo har antallet havnearbeidere gått ned fra rundt 1.000 på 60-tallet til 42 i dag, sier Johnsen.

- Grunnlønnen er lav, men man kan tjene ved å ta på seg natt- og helgearbeid, legger han til, og sier at de fleste havnearbeiderne tjener mellom 450.000 og 600.000 kroner i året.

Han mener på sin side arbeidsgiversiden ikke har gjort nok for å sikre god effektivitet.

- Kommer det mange skip inn samtidig, er det for eksempel mangel på folk i Oslo Havn, sier Johnsen og mener det i snitt er 10 prosent for få faste ansatte havnearbeidere i Oslo til å ta unna belastningen.

Partene har avtalt et to dager langt møte allerede i september for å se om de kan bli enige om endringer i tariff- og arbeidsavtalene.

Terje R. Samuelsen fyller femti

18.juli 2008

Det var ei ulykke som førte til at han ble havnearbeider. Men det viste seg tross alt å være et lykkelig valg. Nå leder han Norsk Havnearbeiderforening og har flere internasjonale verv blant havnearbeidere. Fredag 18. juli fyller han femti år.

Egentlig er det litt merkelig at nettopp han kunne vokse opp og bli en opprørske fagforeningsleder. Starten var nemlig helt annerledes. På det blide Sørlandet står kristeligheten sterkt, som vi vet. Og Terje startet sin yrkeskarriere som avisbud for det kristelige Vårt Land. I unge år var Terje på sett og vis Vår Herres transportarbeider, når han syklet rundt i Kristiansand og brakte budskapet ut til de tusen hjem.

Men det var kontormann han ville bli. Etter ungdomsskolen ble det tre år på handelsskole. Deretter utdannet han seg til det som den gangen ble kalt EDB-økonom. Og så bar det ut i arbeidslivet - som salgssjåfør for Diplom-Is og Meieriens Fabrikker. I en alder av 21 år var han isselger og organisert i NNN.

Terje var en god selger. Munnraff var han allerede da – og blid. En kjekk ung mann som solgte ispinner. Det gikk unna som hakka møkk - i følge han selv. Og det må ha vært derfor han ble lagt merke til av markedssjefen i Meierienes Fabrikker. Han syntes at unge isselger Samuelsen var moden for et avansement. Terje ble kalt inn i varmen og fikk jobben som konsulent i markedsavdelingen.

Fikk sparken

Men det var et stygt feilgrep! Unge Samuelsen var nemlig ikke bare snill og god. Skinnet kan bedra, som vi vet. Og i dette tilfellet fikk markedsavdelingen en konsulent med sterke meninger og en egen evne til opprørske virksomhet. Terje var overhodet ikke enig i den måten som markedsavdelingen ble drevet på. Og heller ikke den gang la han skjul på sine meninger. Han sa klart i fra. Og da måtte det selvfølgelig gå som det gikk: Terje fikk sparken.

Terje er en glad gutt, tok også dette med godt humør og ble selger av mobiltelefoner. Det var på den tida et lite marked i vekst. Men etter hvert fant han ut at han ikke likte bransjen. Det var for mye korrupsjon og faenskap. Derfor søkte han i 1988 på en ledig jobb som kasserer på kontoret i Kristiansand Havne- og Transportarbeiderforening. Han fikk jobben. Og dermed var han tilbake i transportbransjen.

Kristiansand havn

Gamle forening 13 i Kristiansand ble i 1988 ledet av den legendariske foreningsleder Idar Karlsen. Og det var slett ingen liten virksomhet foreningen hadde ansvaret for. Havna i Kristiansand var en stor arbeidsplass med mange folk. Og foreningen hadde ansvaret for administrasjonskontoret med utsetting og utlønning og regnskap og alt som ellers hører til.

Losse- og lastearbeiderne i havnene har det som i visse kretser kalles "monopol". Det er slik våre arbeidsgivermotparter liker å framstille den tariffbestemte fortrinnsretten til å utføre losse- og lastearbeidet i havnene. Hvis arbeidstakere har sterke rettigheter, er det monopol. Og arbeidermonopoler er noe negativt som både EU og arbeidsgiverne ønsker å fjerne. Men hvis arbeidsgivere har sterke rettigheter, kalles det markedets frihet. Det er i alle fall slik noen ser på dette. Vi vurderer det noe annerledes, for å si det mildt!

Men tilbake til Kristiansand: Byen hadde langt på vei ei arbeiderstyrt havn. Og havna ble drevet svært godt, ikke minst takket være Idar Karlsens dyktighet og store autoritet. Når det skulle gjennomføres lokale forhandlinger med skipsekspeditorerne om et eller annet, for eksempel om lokale lønnstillegg til terminalarbeidere som var tilsluttet foreningen, gjorde Karlsen protokollen ferdig på forhånd. Han visste selv hvor mye de burde få i lønnstillegg. "Skriv under her", var en vanlig åpning når han møtte lokale arbeidsgivere. Og de skrev villig under. De visste ikke om noe annet liv.

Også i dag er det et godt samarbeid mellom forening og arbeidsgivere i havna, og havnearbeiderforeningen har stor innflytelse. Idar Karlsen var en god læremester, forteller Terje. Av Idar lærte han ideologi. Han lærte forskjellen på rett og galt i samfunn og politikk. Han lærte kritisk sans, havnetradisjoner, tariffbestemt fortrinnsrett, prinsipper om havnedrift og mye annet. Han ble en god kontormann i foreningen, men også en god fagforeningsmann. Han lærte kulturen. Og han var selvsagt organisert – i Handel og Kontor.

Vendepunktet

Men så skjedde det noe. I 1990 var Terje innblandet i en trafikkulykke. Han ble skadet, og var sjukmeldt et helt år etterpå. Da han kom tilbake på kontoret, gikk regnskapsarbeidet ikke like lett. Løsningen ble å skifte jobb fra kontormann til bryggesjauer. – Du får forsøke deg ute på kaia, sa Idar.

Det viste seg å være et lykkelig valg. Terje trivdes godt som losse- og lastearbeider, og ville ikke tilbake til kontoret. Sjauermiljøet kjente han allerede. Samtidig skiftet han organisasjon og ble medlem av Transportarbeiderforbundet. Ikke det at han hadde noe valg. I havnene må du være medlem i Transportarbeiderforbundet for å få fast jobb som losse- og lastearbeider. Slik er det bare. Havnearbeiderne har alltid sørget for å ha orden i sakene. Samhold og styrke er to sider av samme sak, sier havnearbeiderne.

På dette tidspunktet var Idar Karlsen i en alder hvor det var naturlig å tenke på å trekke seg tilbake. Og Terje ble hans etterfølger. Formelt skjedde overtakelsen i 1993. Terje ble da valgt som leder av Kristiansand Havne- og Transportarbeiderforening. Den tidligere regnskapsføreren overtok hele butikken!

Norsk Havnearbeiderforening

Men det stopper ikke der, som det heter. Da Transportarbeiderforbundets mange havnearbeiderforeninger valgte å slå seg sammen til én landsomfattende fagforening under navnet Norsk Havnearbeiderforening i 2004, ble Terje valgt som landsforeningens første leder.

Det var en lang prosess som førte fram til sammenslutningen, og mange hadde tvil og kvaler underveis. Det var selve grunnfjellet i Transportarbeiderforbundet som skulle omstilles – foreninger med mer enn 100 års tradisjon – de som stiftet forbundet i 1896 – de opprinnelige eierne. Men bare noen få stemte i mot til slutt.

Når vi spør Terje om dette i dag, innrømmer han at det var vanskelig: - Men vi hadde fruktbare diskusjoner, sier han. Og han forstår den redselen som mange hadde for at havnekulturen skulle forsvinne når de gamle foreningene ble borte.

- Heldigvis hadde jeg Øyolf Berge på laget. Han gjorde en helt unik jobb for å få dette til. Og i ettertid tror jeg alle innrømmer at vi gjorde det riktige, sier Terje.

I dag er Norsk Havnearbeiderforening i vekst. Den har økt til 520 yrkesaktive medlemmer i havnene kysten rundt. I tillegg kommer 350 pensjonerte slitere.

Men har havnearbeiderne noen framtid i vårt markedsliberale Europa? Vi må provosere Terje ved å spørre. Og han lar seg selvsagt hisse opp:

- Selvfølgelig har vi ei framtid! I ei tid med økende miljøproblemer er det politisk aksept for at vi må satse på sjøfart og havner. Det vil bli mer havnevirksomhet i framtida, ikke mindre. Men vi må selvsagt finne oss i at det kan bli færre små havner og noen flere virkelig store. Og der skal vi være, poengterer Terje.

Internasjonalt

I tillegg til ledervervet i Havnearbeiderforeningen er Terje også medlem av forbundsstyret i Transportarbeiderforbundet. Han er klubbleder i Kristiansand i gamle forening 13. Han er leder for havneseksjonen i Nordisk Transportarbeiderføderasjon og møter i føderasjonens styre. Og han møter i seksjonene både i Europeisk Transportarbeiderføderasjon (ETF) og i Internasjonal Transportarbeiderføderasjon (ITF).

Han er også politisk aktiv. Ikke mye, i følge han selv. Tida strekker ikke til. Men han er altså medlem i SV. Han ønsker å være godt planta på venstresida. Radikal og opprørsk har han alltid vært. Men de som kjenner han, sier at han også er snill, at han har godt humør og glimt i øyet - og at han er et drivendes godt og utholdende festmenneske. Og vi som kjenner han, kan underskrive på alt sammen!

Hjemme har han sin kjære Bente og tre barn i alderen 9-16.

- De fire er aller viktigst, understreker Terje.

Vi gratulerer med de femti!

Nicolay Skarning

Fra: Thor Chr. Hansteen [thor.chr.hansteen@nholt.no]
Sendt: 3. september 2013 15:25
Til: Nicolay Skarning
Kopi: Tom Rune Nilsen
Emne: SV: Fagforeningsmedlemsskap ved norske havner

Til Advokat Nicolay Skarning.

Jeg viser til din henvendelse, og kan svare følgende:

Vi er kjent med at NTF praktiserer krav til NTF-medlemskap på den måten som det vises til i e-posten. NHO Logistikk og Transport og NHO på sin side stiller ingen slike krav, og ønsker på vår side ikke å skape hindringer for den positive eller negative organisasjonsfriheten.

Ordningen har vært praktisert i en årrekke, og har eksistert fra før Rammeavtale om fastlønn ble opprettet i 1976. Før Rammeavtalen ble opprettet ble losse- og lastearbeidet utført i medhold av timelønnsavtaler (daværende "Sør-Norgeavtalen" gjaldt i Drammen), og losse- og lastearbeiderne hadde selv ansvar for drift av losse- og lastekontoret. Sør-Norgeavtalen ble etablert før andre verdenskrig, og organiseringen av arbeidet var etablert før vedtakelsen av Den Europeiske Menneskerettighetskonvensjon i 1950.

Jeg håper dette gir tilstrekkelig avklaring på ditt spørsmål.

Med vennlig hilsen

Thor Chr. Hansteen
 Ass. Dir. / Advokat MNA
 Direkte + 47 23 08 87 86 / Mobil +47 91 78 50 51
 thor.chr.hansteen@nholt.no

NHO Logistikk og Transport
 Middelthuns gate 27, Postboks 5489 Majorstuen, 0305 Oslo
 Telefon + 47 23 08 87 80 / Telefaks + 47 23 08 87 90
 nholt.no

Fra: Nicolay Skarning [mailto:ns@kvale.no]
Sendt: 3. september 2013 09:36
Til: Thor Chr. Hansteen
Emne: Fagforeningsmedlemsskap ved norske havner

NHO Logistikk og Transport

ved assisterende direktør

Thor Chr Hansteen

Oslo 3.8.13

Jeg representerer Holship Norge AS, som er medlem av Bedriftsforbundet. Bedriften har varsel om blokade rettet mot seg fra Norsk Transportarbeiderforbund (LO) med det mål at virksomheten skal signere Rammeavtalen for havnene, og dermed akseptere havnearbeidernes fortrinnsrett. Norsk Transportarbeiderforbund har ikke medlemmer hos Holship Norge AS. Norsk Transportarbeiderforbund har saksøkt Holship Norge AS for å få stadfestet at varselet overfor bedriften er lovlig. Den saken kommer antagelig opp i januar 2014 for Drammen tingrett.

Dersom Norsk Transportarbeiderforbund vinner frem, kan det bli tale om overføring av virksomhet fra Holship Norge AS til Norsk Transportarbeiderforbunds medlemmer, og det er vel også en mulighet for at ansatte kan overføres og må vurdere sin fagforeningstilknytning. Flere av dem er i dag medlemmer i Norsk Arbeidsmandsforbund, som har tariffavtale med Holship Norge AS, og bedriften betaler tarifflønn til sine ansatte.

Ifølge de undersøkelser jeg har gjort ved havnene praktiseres i dag et krav om at man skal være medlem av Norsk Transportarbeiderforbund for å kunne få arbeid, det som kalles Closed Shop system. Dette har også vært akseptert av myndighetene gjennom mange år. Jeg viser til uttalelse fra nestleder i Norsk Transportarbeiderforbund, Lars T Johnsen til nettstedet E 24 den 5.8.13, der han sier etter spørsmål;

"Det er prinsippet om at man må være medlem i NTF som er viktigst for forbundet. De frykter ikke at Holship vil underbetale sine ansatte i Norge.

- Kunne dere akseptert at det det var en annen måte å bli havnearbeider på, utenom å være medlem hos dere?

- Nei. Det er så få havnearbeidere igjen, og det ville bare gå utover arbeiderne."

Linken til artikkelen er her: <http://e24.no/jobbsaksoeker-havnearbeidere-for-monopolvirksomhet/21113898>

Jeg tok kontakt med E 24 dagen etter og fikk bekreftet at det som her var opplyst var at man må være medlem av Norsk Transportarbeiderforbund for å få arbeid ved norske havner.

Videre viser jeg til intervju med lederen av Norsk Havnearbeiderforening fra 5.7.08 på www.havnearbeider.no (se nedenfor), Terje R Samuelsen, hvor han sier i forbindelse med sin 50-års dagsintervju;

"Terje trivdes godt som losse- og lastearbeider, og ville ikke tilbake til kontoret. Sjauermiljøet kjente han allerede. Samtidig skiftet han organisasjon og ble medlem av Transportarbeiderforbundet. Ikke det at han hadde noe valg. I havnene må du være medlem i Transportarbeiderforbundet for å få fast jobb som losse- og lastearbeider. Slik er det bare. Havnearbeiderne har alltid sørget for å ha orden i sakene. Samhold og styrke er to sider av samme sak, sier havnearbeiderne."

Mitt spørsmål er om NHO Logistikk og Transport kan bekrefte at man er nødt til å være medlem av Norsk Transportarbeiderforbund for å få arbeid ved norske havner og eventuelt hvor lenge det har vært slik.

Med vennlig hilsen

Nicolay Skarning
Advokat (H), Partner
Kvale Advokatfirma DA
www.kvale.no
Tlf 22479700/90664191

Fra www.havnearbeider.no 18.7.08;