

Til Oslo kommune v/ Byråd for næring og eierskap, Geir Lippestad
Fra NHO LT v/ Are Kjensli

Dato 19. oktober 2017
Sak KOMMENTARER TIL MØTET 13. OKTOBER VEDR. VIRKSOMHET
I OSLO HAVN

NHO Logistikk og Transport (NHO LT) viser til møte i Oslo Rådhus fredag 13. oktober 2017, og gjentar at vi synes det er positivt at Oslo kommunes politiske ledelse arbeider aktivt for å sikre ordnede lønns- og arbeidsvilkår i Oslo havn. Som varslet i møtet ønsker vi å skriftlig kommentere en del av de punkter som ble påpekt i møtet, samt i den pressemelding som Oslo kommune sendte ut 1. september 2017.

Kravet til avtale med Sjømannsforbundet

Det anføres fra Oslo kommune at rederier "må ha avtale med Sjømannsforbundet" for at skipets mannskap kan utføre arbeid med lossing og lasting.

NHO Logistikk og Transport stiller spørsmål ved om det er grunnlag for å stille et slikt krav, og vil blant annet vise til at dette ikke vil være relevant for utenlandske skip hvor Sjømannsforbundet ikke er tariffpart om bord. Det finnes i utlandet andre sjømannsorganisasjoner enn Sjømannsforbundet som organiserer sjøfolk på skip som anløper Oslo havn. Krav om avtale med Sjømannsforbundet (eller andre arbeidstakerorganisasjoner) kan være problematisk i forhold til grunnleggende menneskerettigheter om organisasjonsfrihet dersom det ikke gjelder tariffavtale om bord i skipet, og mannskapet ønsker å være uorganisert.

I den nylig inngåtte Havne- og terminalavtalen mellom LO/NTF og NHO/NHO LT, er det presisert i omfangsbestemmelsen at tariffavtalen ikke griper inn i eksisterende losse- og lasteklausuler for ITF tilsluttede sjømannsorganisasjoner.

De såkalte "ITF-lastehåndteringsklausulene" i tariffavtaler for sjøfolk (matroser), som går ut på at skipets mannskap skal avstå fra å utføre losse- og lastearbeid i havner hvor arbeidet historisk og tradisjonelt har blitt utført av havnearbeidere, må for skipstrafikk innen EØS anses å være en restriksjon i adgangen til fri flyt av tjenester som kan være i strid med EØS-lovgivningen. Selv om skip er registrert utenfor EØS, kan problemstillingen fortsatt være relevant hvis skipene seiler innen EØS-området, rederiet har tilhørighet innen EØS-området, eller restriksjonen er avtalt mellom avtaleparter som har tilknytning til EØS. Det er også et moment at tariffavtalen mellom Sjømannsforbundet og NHO Sjøfart for innenriks sjøfart ikke inneholder noen lastehåndteringsklausul.

Sosial dumping

NHO LT understreker at vi er motstandere av sosial dumping, og arbeider for ordnede og seriøse lønns- og arbeidsvilkår. Vi er kjent med at det har vært eksempler på at rederier ikke har overholdt sine tariff-forpliktelse, noe vi tar avstand fra.

Når det vises til rapporter fra ITF om påstått sosial dumping, kan imidlertid ikke slike rapporter, etter vårt syn, uten videre legges til grunn. ITF er ikke et organ med offentlig myndighet, hverken nasjonalt eller internasjonalt. ITF representerer arbeidstakerorganisasjoner, og derved en partsrepresentant i bl. a. tariffspørsmål. Det oppstår fra tid til annen tvister om forståelsen av tariffavtalers bestemmelser om lønns- og arbeidsvilkår, og det er ikke nødvendigvis gitt at ITF og arbeidstakersiden har den rette forståelsen av hva som er korrekt avtaleforståelse. Rimelig krav til forsvarlig saksbehandling tilsier at begge parter må høres, og påstander som ikke er dokumentert bør det utvises forsiktighet med å legge til grunn.

Det kan videre stilles spørsmål ved om begrepet sosial dumping er relevant dersom utenlandske sjøfolk avlønnes iht sin tariffavtale. At utenlandsk lønnsnivå er lavere og oppfattes som mer konkurransedyktig enn norske vilkår, innebærer ikke at det nødvendigvis forekommer sosial dumping – eksempelvis kan det vises til at utenlandske lastebilsjåfører har utenlandsk lønnsnivå når de kjører i Norge som ledd i internasjonal transport, uten at det er å anse som sosial dumping.

Forholdet til ILO-konvensjon 137

Tariffpartene LO/NTF og NHO/NHO LT er ikke gitt noe forvaltningsansvar for ILO-konvensjon 137, og ILO-konvensjon 137 gjelder ikke som del av tariffavtalene, eller er gjort til tariffnorm. Det er Norge som stat som er folkerettslig forpliktet til å følge konvensjonen. ILO-konvensjon 137 er ikke inkorporert i norsk lovgivning, og konvensjonen har ingen rettsvirkninger for norske selskaper, eller innbyggere. De enkelte havner i Norge er heller ikke tillagt noe selvstendig ansvar fra Staten for å sikre at ILO-konvensjon 137 gjennomføres i den enkelte havn.

Arbeids- og sosialdepartementet har i sine årlige rapporteringer til ILO lagt til grunn at ILO-konvensjon 137 er oppfylt i Norge og implementert i henhold til de forpliktelser Norge som stat har påtatt seg. I rapporteringen fra 2015 er det vist til rettsavgjørelser fra 2014 og 2015 som begrenser fortrinnsrettens omfang, og konkludert med at ILO-konvensjon 137 er oppfylt i Norge. Staten viste også i denne rapporten til at den tidligere norske definisjonen av "havnearbeider" i relasjon til ILO 137 bør revideres. I rapporteringen fra 2017 er det vist til Høyesteretts dom i "Holship-saken", og videre til at det pågår arbeid med å etablere ny tariffavtale for havnearbeid.

Når det gjelder spørsmålet om hvem som skal utføre arbeid i Oslo havn, vil NHO LT understreke at ingen grupper av havnearbeidere kan påberope seg noen fortrinnsrett til arbeid i Oslo - verken etter Rammeavtale om fastlønn for losse- og lastearbeid (som for øvrig opphører 31.03.2018) eller etter ny tariffavtale for havnearbeid. Det finnes flere tilbydere av havnearbeid i Oslo, og flere kan komme til i fremtiden. ILO-konvensjon 137 gir ingen bestemte grupper havnearbeidere rettskrav på fortrinnsrett til å utføre havnearbeid i Oslo. Også for arbeid som utføres på land må krav om at arbeid bare kan utføres av arbeidstakere som er organiserte og bundet av tariffavtale ses i forhold til grunnleggende menneskerettigheter om retten til å være uorganisert.

Eventuelt krav om at havnebrukerne i Oslo havn skal benytte en bestemt aktør til å utføre visse typer arbeid vil være komplisert i forhold til EØS-lovgivningen, fordi dette kan utgjøre en restriksjon i forhold til prinsippet om fri flyt av tjenester. Et slikt krav vil også kunne være problematisk i forhold til spørsmål om regelverket knyttet til tjenesteanbud. Også forholdet til havne- og farvannslovens §39 om mottaksplikt for havner vil være et moment av betydning for Oslo kommune når det gjelder forholdet til de rederier som ønsker å anløpe Oslo havn.