



European
Social
Charter

Charte
sociale
européenne

COUNCIL OF EUROPE



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

4 September 2014

Case Document No. 10

Bedriftsforbundet v. Norway
Complaint No. 103/2013

**RESPONSE BY *BEDRIFTSFORBUNDET* TO THE
GOVERNMENT'S SUBMISSIONS ON THE MERITS**

Registered at the Secretariat on 18 and 29 August 2014

Council of Europe
Secretary General
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, 14 August 2014
Our ref.: ABE/18952-501

In charge:
Nicolay Skarning

COLLECTIVE COMPLAINT NO. 103/2013: BEDRIFTSFORBUNDET VS. NORWAY

In reference to the observation on the merits submitted by the Norwegian Attorney General on 15 July 2014, Bedriftsforbundet hereby submits its comments to the Governments observations.

1. The Attorney General describes merely formal rules and adoptions of such, albeit the complaint concerns an illegal practice through many years which the Government has been aware of and even described in a letter to ILO of 12.2.76 (subsection 3.2).
2. The Attorney General fails to comment on the material evidences, including official statements by NTF representatives Johnsen, Samuelsen and Østvold, but instead points out a Swede working in the port of Aalesund (subsection 3.3). That is a circumvention of the proofs of the case.

In this respect, the harbour master of Aalesund Port, Mr. Birger Flem, confirms that the Swede in question (Mr Johan Erikson) has never been employed at the administration body at the port. Mr Erikson has on the contrary worked as a substitute crane operator, a position not encompasses by the framework agreement:

Attachment 1: E-mail from Mr Birger Flem, 29 July 2014 (original and office translation)

Bedriftsforbundet notices that the interview was published by the NTF as counter-evidence of the closed shop practice several months after the complaint was lodged. Apparently, this is the only non-member that the union has managed to find at a Norwegian port.

3. The Attorney General asserts in section 61 that *"it seems unlike that the Norwegian Federation of Trade Unions (...) would infringe a whole set of nation laws"*. The Attorney General seems to argue out of moral conviction rather than proofs. Moreover, large organisations such as NHO and LO may make mistakes, especially when a practice is accepted by the Ministry.

4. The Attorney General refers to the boards of the administration bodies, i.e. formalities, albeit the complaint is about an illegal and obscure practice, hidden from formal rules and formal boards. In practice, the union is in charge of hiring and managing of the employees in the administration bodies. This is confirmed by the Managing Director of the Ships- and Terminal Operator Association, Mr Oluf Mohn, in his letter of 29 January 2014. It is referred to attachment 10 in our letter to the CSR on 3 June 2014.

5. The Attorney General asserts in section 67 that *"The Ministry of Labour and Social Affairs has nevertheless taken the complaint seriously"* and so asked LO and NHO on their perspective of the complaint. Firstly, this underlines the issues that the Ministry has left the ports outside their own government control and relies on the federations to control the issue. Secondly, the Attorney General seems to completely disregard the reply from NHO, confirming the closed shop system.

6. The Attorney General also seems to construct certain requirements to potential evidences of closed shop system, c.f. section 68, declaring that *"(...) one would have expected individuals filing complaints with the authorities, e.g. the Equality and Anti-Discrimination Ombud", or bringing the case before the judiciary"*. There is clearly no legal requirements for such evidences due to Norwegian legislation regarding freedom of association, and Bedriftsforbundet finds the statement surprising.

7. The general focus on formalities may also as an example be seen in section 73, when it is pointed out that there is no closed shop clause in the framework agreement. Bedriftsforbundet has never claimed that the system is based on any written agreements between LO and NHO and/or LO and the Government. All this taken into account, it is the practice which is illegal. The Government admitted the practice in the ILO 1976 report, and there are no evidences of that anything has changed since.

Yours sincerely

KVALE ADVOKATFIRMA DA



Nicolay Skarning

Attorney, partner

Right of audience to the Norwegian Supreme Court

Member of the Norwegian Bar Association

www.kvale.no

Oslo, Norway

Fra: Birger Flem [<mailto:birger.flem@alesund.havn.no>]

Sendt: 29. juli 2014 08:28

Til: Nicolay Skarning

Kopi: Pia Farstad von Hall; Thor Chr. Hansteen

Emne: SV: Korrekte opplysninger om havnearbeider Johan Eriksson i Ålesund

Attachment 1

Hei

Siden havnevesenet ikke har direkte innsyn i lossearbeiderorganiseringen har jeg rettet en henvendelse til Daglig leder i Tyrholm & Farstad - Jan Arve Hoseth.

1

Hoseth opplyser følgende:

"Hei, jeg klarer ikke å åpne det omtalte vedlegget på ipaden min. Er på ferie. Men uansett så er faktum om Johan erikson at han har hatt et vikariat på ett år som kranfører. Vikariatet utløper nå 31. Juli 2014. Han har vært en rein innleid tjeneste gjennom eget firma, har ikke vært ansatt i losse og laste kontoret, og har sendt faktura på sine tjenester. Så det er ikke relevant om han skulle ha vært organisert eller ikke."

Med hilsen

Birger Flem

havnefogd

Ålesundregionens havnevesen

+4770163403

+4799251333

www.alesund.havn.no

>>> Nicolay Skarning <ns@kvale.no> 24.07.2014 12:15 >>>

Havnefogd Birger Flem, kopi Thor Chr Hansteen, NHO LT og Pia Farstad von Hall, KS Bedrift

I klagesak for Europarådets sosialrettskomite fra meg på vegne av Bedriftsforbundet for en praktisering av organisasjonsplikt i NTF for å få fast arbeid som losse- og lastearbeider, er det nå kommet svar fra den norske regjeringsadvokat, se vedlegg.

Her er vist til at en Johan Eriksson i Ålesund har arbeidet fast men ikke vært medlem, se avsnitt 69 i brevet og vedlegg 8 til brevet. Informasjonen er grei nok for oss, for om NTF har 99% eller 100 % organisasjonsdekning er av mindre interesse i mine øyne. Men jeg er opptatt av at informasjonen til Europarådet er korrekt.

Jeg ville derfor gjerne forespørre deg om det som fremgår av vedlegg 8 i brevet, som er et oppslag fra NTFs sider, er korrekt. Jeg legger også frem brev fra arbeidsgiverforeningen på Oslo Havn, som sier litt om hvilke metoder som brukes.

Med vennlig hilsen

Nicolay Skarning

Advokat (H), Partner

Kvale Advokatfirma DA

www.kvale.no

Tlf. 22479700/90664191

From: Birger Flem [<mailto:birger.flem@alesund.havn.no>]
Sent: 29 July 2014 08:28
To: Nicolay Skarning
Cc: Pia Farstad von Hall; Thor Chr. Hansteen
Topic: Accurate information about dock worker Johan Eriksson in Ålesund.

Hi,

As the Port Authority does not have direct access to the organization of the unloading work, I directed an inquiry to the General Manager of Tyrholm & Farstad – Jan Arve Hoseth.

Hoseth informs the following:

"Hi, I cannot manage to open the particular attachment on my iPad. I'm on vacation. But in any case the fact about Johan Erikson is that he has got a temporary position for one year as a crane operator. The temporary position expires now 31 July 2014. He has merely served as a hired service through his own company, has not been employed by the unloading and loading office, and has sent invoice for his own services. Hence it is not relevant whether he should have been organized or not."

Birger Flem
harbour master
Ålesund region port authorities
+4770163403
+4799251333
www.alesund.havn.no

>>> Nicolay Skarning <ns@kvale.no> 24.07.2014 12:15 >>>

Harbour master Birger Flem, Cc Thor Chr Hansteen, NHO LT and Pia Farstad von Hall, KS Bedrift

In the appeal of the European Committee of Social Rights from me on behalf of Bedriftsforbundet for a practice of closed shop in NTF to obtain permanent employment as loading and unloading worker, a response from Norwegian Attorney General is now received, see appendix.

It refers to that some Johan Eriksson in Ålesund has worked on a regular basis, but not been a member, see section 69 of the letter and annex 8 to the letter. The information is acceptable for us, because whether NTF has 99 % or 100 % union coverage is of less interest in my eyes. But my concern is that information to the Council of Europe is correct.

I would therefore like to ask you about whether the content of annex 8 of the letter, which is a notice from NTF's website, is correct. I also submit a letter from the employer association at the port of Oslo, which says some about which methods are used.

Yours sincerely

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

This is a correct
translation according
to my knowledge
(office translation)


Ane Bergo
advokatfullmektig

Council of Europe
Secretary General
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, 29 August 2014
Our ref.: ABE/18952-501

In charge:
Nicolay Skarning

COLLECTIVE COMPLAINT NO. 103/2013: BEDRIFTSFORBUNDET VS. NORWAY

Reference is made to the decision on admissibility on 14 May 2014. Bedriftsforbundet wishes to submit some recently discovered evidences of the closed shop system in Norwegian ports.

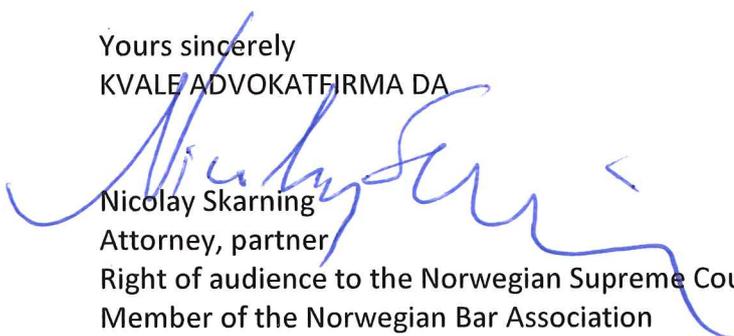
First, it appears that in a District Court judgement from 1995 (more specific the court of first instance in the subsequent Supreme Court judgement "Sola havn" from 1997), the judge, who is now a judge in the Norwegian Supreme Court, refers to information from the NTF attorney that *all the loading and unloading personnel are organized in NTF (the labour union), and that permanent work is dependent on such membership*, please see page 2 of **attachment 1**. This entails that there was a closed shop system in 1995, more than 20 years after the first document displaying closed shop in Norwegian ports (we refer to our **letter of 3 June attachment 1**).

Second, the of that time leader of NTF stated in a letter, referred to in the same judgment as above, that in smaller ports of Norway, *the union itself distributes work to the loading and unloading personnel*, please see page 7 of **attachment 1**. This is a model that has diverged to all ports comprised by the framework agreement, in that way the NTF has complete control of the distribution of loading and unloading work. NTF has in this manner been assigned an unreasonable advantage, which is used to create closed shop practice.

Third, we enclose a letter from the employers' association NHO, addressing the issues of freedom of associations in relation to the Norwegian practice of the ILO Convention 137. It shows that Norwegian Authorities has used the member lists of NTF as official registration lists, sent to ILO to fulfil the registration duty in the ILO Convention 137.

Yours sincerely

KVALE ADVOKATFIRMA DA



Nicolay Skarning

Attorney, partner

Right of audience to the Norwegian Supreme Court

Member of the Norwegian Bar Association

www.kvale.no

Oslo, Norway

Front cover

Jæren herredsrett-sak nr. 26/95 A

Dok. nr. 13



R e t t s h

for

Jæren herredsrett

Attachment 1

År 1995 den 4. februar ble rett satt på sorenskriverkontoret i Time rådhus, Bryne.

Dommer: Herredsrettsdommer Magnus Matningsdal.

Sak nr. 26/95 A.

Saksøker: Norsk Transportarbeiderforbund v/Walter Kolstad, 0181 Oslo.

Prosessfullmektig: Adv. Karl Nandrup Dahl, 0181 Oslo.

Saksøkt: 1. Sola Havn A/S v/styrets formann, 4056 Tananger.

2. Stavanger Havnelager A/S v/styrets formann, 4014 Stavanger.

Prosessfullmektig: Adv. Johan Chr. Bull, 4001 Stavanger.

Saken gjelder: Rettslig prøving av lovligheten av varslet boikott m.v.

Det ble avsagt slik

d o m:

Mellom Næringslivets Hovedorganisasjon og Havne- og Terminaloperatørenes Landsforening på den ene side og Landsorganisasjonen i Norge og Norsk Transportarbeiderforbund på den annen side har det i lang tid vært en rammeavtale om fastlønnssystem for losse- og lastearbeidere. Gjeldende rammeavtale er inngått i november 1994 og utløper 21.03.96. Etter avtalens § 1 gjelder rammeavtalen for følgende havner: Oslo, Stavanger, Sandnes, Bergen, Trondheim, Drammen, Skien, Porsgrunn, Kristiansand S., Fredrikstad, Moss og Larvik. I avtalens § 2 er det for det første fastsatt at for fartøyer på 50 tonn dw. og derover som går fra norsk til utenlandsk havn eller omvendt, skal losse- og lastearbeidet utføres av losse- og lastearbeidere. I § 2 punkt 5 heter det videre:

"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 innen det enkelte havneområde.

Dette innebærer ikke at losse- og lastearbeiderne gis fortrinnsrett til dette arbeid. Partene vil imidlertid fortsette arbeidet for at slikt

arbeid i havnene i fremtiden blir utført av en gruppe havnearbeidere."

Rammeavtalen er for øvrig et relativt omfattende dokument som regulerer en rekke spørsmål.

I Stavanger havn har losse- og lastearbeiderne i lange tider vært ansatt ved Losse- og lastekontoret i Stavanger som har fått varig dispensasjon fra forbudet i sysselsettingsl. § 27 mot utleie av arbeidskraft. Bakgrunnen for opprettelsen av losse- og lastekontorene skal etter det opplyste være at ekspeditørenes behov for arbeidskraft varierer fra dag til dag. Man har derfor funnet det hensiktsmessig at de fleste losse- og lastearbeiderne blir ansatt ved et losse- og lastekontor som igjen leier sine ansatte ut til den enkelte ekspeditør etter behov. Dette er bakgrunnen for det nevnte unntaket fra forbudet i sysselsettingsloven mot utleie av arbeidskraft.

I Skipsekspeditørenes forening i Stavanger som er medlem av Havne- og terminaloperatørenes landsforening er det i dag tre ekspeditører - nemlig Svithun Shipping A/S, Sigvald Bergesen A/S og Nor-Cargo Stavangerske A/S. Disse tre ekspeditørene har totalt i overkant av 60 % av omsetningen i losse- og lastekontoret. I tillegg har GMC Shipping A/S, Felleskjøpet Rogaland Agder og Stavanger Havneseilo tilknytningsavtale med losse- og lastekontoret.

De ansatte ved losse- og lastekontoret er samtlige organisert i Norsk Transportarbeiderforbund. Det er opplyst at fast ansettelse er betinget av slikt medlemskap. Gjennom rammeavtalen er de ansatte sikret en minstelønn, og losse- og lastekontoret drives på selvkostbasis. Dette innebærer at den enkelte ekspeditør faktureres for det antall timer det utføres oppdrag hos vedkommende. Fakturaprisen er noe lavere for de tre ekspeditørene som er medlemmer av Skipsekspeditørenes forening. Til gjengjeld er de økonomisk ansvarlig for at de ansatte ved losse- og lastekontoret får utbetalt sin minstelønn dersom det ikke er tilstrekkelig økonomi i losse- og lastekontoret til å utbetale denne.

Det kan videre nevnes at losse- og lastekontoret er et eget foretak. Videre har partene opplyst at ved utleie av arbeidskraften er ekspeditøren ansvarlig for eventuelle skader voldt av arbeidstakere som arbeider på land, mens rederen er ansvarlig for skader som voldes av arbeidstakere om bord.

Adv. Bulls brev av 17.11.94 ble besvart at Norsk Transportarbeiderforbund v/Per Østvold ved brev av 22.11.94. I brevet heter det:

"Det vises til Deres brev av 17. ds.

Formidlingsvirksomheten og overenskomstforholdene innenfor losse- og lastearbeidet i havnene er meget spesielle. Innledningsvis vil vi derfor gi en kort redegjørelse for dagens situasjon.

Den enkelte havnebruker, d.v.s. i hovedsak skipsekspeditører, terminalholdere og rederier, har kun periodisk behov for losse- og lastearbeidere. I alle større havner er derfor losse- og lastearbeidet organisert på en spesiell måte. Disse arbeidstakere - losse- og lastearbeiderne - er ikke kommunalt ansatt, men ansatt ved losse- og lastekontorer. Losse- og lastekontorene formidler (leier ut) nødvendig arbeidskraft til havnebrukerne ved skipsanløp.

I en del mindre havner er det den enkelte losse- og lastearbeiderforening som selv tar hånd om formidlingen. Foreningen har da en utsetter, som havnebrukerne henvender seg til, for bestilling av arbeidskraft.

Havnebrukerne betaler for arbeidskraften på timebasis og ved tonnavgifter. For de fleste havnebrukerne vil forøvrig en slik ordning falle rimeligere ut enn ansettelse av egen og fast arbeidskraft.

Unntak fra det generelle forbudet i sysselsettingslovens § 27 mot utleie av arbeidskraft er gitt til losse- og lastekontorer eller tilsvarende organer med hjemmel i forskrifter til loven.

I forskrift av 11. mars 1983 nr. 643 om unntak fra forbudet mot utleie av arbeidskraft heter det i § 1 bl.a.:

"Forbudet i lovens § 27, første ledd, mot utleie av "arbeidstakere skal ikke gjøres gjeldende for følgende virksomheter:

- B. Losse- og lastekontorer eller tilsvarende organer som er opprettet i samarbeid mellom partene i transportsektoren for utleie av arbeidskraft til lossing og lasting av skip."

Avtaleverket mellom Norsk Transportarbeiderforbund og Næringslivets Hovedorganisasjon er bygd opp slik at disse arbeidstakere har en fortrinnsrett til alt losse- og lastearbeid i vedkommende havn eller hos vedkommende havnebruker. Dette for å sikre losse- og lastekontorenes, eventuelt foreningenes, økonomi.

Norsk Transportarbeiderforbund har også opprettet en rekke overenskomster for losse- og lastearbeidere ved bedrifter som ikke er medlem av NHO eller en av denne organisasjons landsforeninger. Det har derfor ingen betydning for saken at Stavanger Havnelager A/S ikke er medlem av NHO.

Det forhold at bedriften ikke har losse- og lastearbeidere ansatt i sitt selskap, vedkommer heller ikke sakens rettslige sider.

International Labour Organization

4 route des Morillons
CH-1211 Genève 22
Switzerland

14.05.2014

NORWEGIAN REPORTING OF "REGISTERED PORT WORKERS" TO ILO

ILO Convention 137 ("ILO 137") was adopted by the ILO in 1973. Purpose was to protect the port workers from the adverse social implications of new methods of cargo handling, and to secure port workers stable employment and corresponding stable salary. ILO 137 was ratified by Norway in 1974, but has not been implemented in Norwegian law.

The Departement of Labour and Social Affairs has asked the Norwegian Labour Inspectorate to help them get the list of dockworkers to be reported. Reporting takes place every five years, last time was in 2012.

We have been informed that the Labour Inspectorate sends message to the largest social partners and ask them to report the number of dock workers. The Labour Inspectorate has been pointed out that by mistake only the Norwegian Transport Workers' Federation has been asked to send in report. The labour Inspectorate has confirmed that this was wrong

As there has been a mistake at the last reporting, the error should be corrected. The Labour Inspectorate has agreed to this.

Article 3 of ILO 137 establishes a preference for registered dockworkers in the meaning that registered dock workers shall have priority in the allocation of port work.

The preference rights in ILO 137 are not intended to establish or facilitate a monopoly arrangement for performing the dockwork for an operator / one company alone. This appears from a statement by the ILO, a "Direct Request (CEACR), adopted in 1997 and published in association with Sweden's ratification of ILO 137:

"At the end of the discussions, the ILO Committee decided that the Convention did not imply introduction or maintenance of a monopoly. It decided that the Convention did not impede the establishment of more than one stevedore contractor in every port. Nor did it prevent an enterprise with another principle activity from carrying on connected activities in the ports."

We assume that the principles on which ILO has established the above still applies, and also applies in Norway. Furthermore, we assume that ILO reporting og "registrated portworkers" to ILO 137 is based on the principle of freedom of association, and that the Convention after its wording does not give any privileges to specific collective agreement parties at the expense of others.

On this basis we state that the reporting from Norway to the ILO of "registered dockworkers" is not correct, due to the fact that only the loading and unloading workers affiliated Norwegian Transport Workers' Federation / LO has been defined as "registered dockworkers".

Based on the error reporting which has happened, and based on the understanding of ILO 137 which we have described above, we now, in retrospect, will report dockworkers who meet the criteria for being "dockworkers" according to ILO 137.

Among our member companies' employees there are the 575 employees who meet the ILO Convention's criteria for being "dockworker". These are in addition to those previously reported by the Norwegian Transport Workers' Federation.

More than 700 employees affiliated "Industri Energi" federation / LO also meets the criteria for being Norwegian dockworkers according to ILO 137. These are, with a few exceptions, not employees in companies with membership in our organization.

It will be required to report for further Norwegian dockworkers later, since it is a comprehensive effort to conduct such a survey, and we already see that more will come. It must also be assumed that there are a number of companies outside of our membership who have employees who can be defined as "dockworkers" but we do not have the knowledge or the ability to report.

If any questions concerning this inquiry should appear, please contact Thor Chr. Hansteen, phone (+47) 2308 8786 / (+47) 9178 5051, or e-mail thor.chr.hansteen@nholt.no.

Sincerely yours,
NHO LOGISTIKK- OG TRANSPORT



Thor Chr. Hansteen
Attorney-at-law

Copy: Departement of Labour and Social Affairs, Norway
Labour Inspectorate, Norway