



Eryn Dinyovszky er sjef for Yilport i Norge. De er den nye operatøren av containerterminalen i Oslo havn. **FOTO:** Signe Dons

Havnearbeiderkonflikten:

- Vi har fast ansatte og ordnede forhold i Oslo havn

Den nye operatøren i containerhavnen vil ha seg frabedt påstander om sosial dumping og fagforeningsknusing. De vil bare ikke bruke registrerte havnearbeidere.

christian sørgjerd



Oppdatert: 05.feb. 2015 21:44



Det er vinterklart og blikkstilte i Oslofjorden. Men på land stormer det rundt kommunale Oslo havn. 1. februar tok det tyrkiske selskapet Yilport over driften av containerterminalen.

De vil ikke underskrive tariffavtale med de registrerte havnearbeiderne, som hyres inn fra et eget firma i havnen. I stedet vil de bruke egne ansatte til jobben. 22 havnearbeidere har dermed fått varsel om oppsigelse, mens 14 permitteres. LO har svart med boikott. Skip kan bli stoppet i solidaritetsaksjoner i [andre skandinaviske havner](#).

Yilport ønsker å organisere arbeidet på en ny måte og med en annen arbeidsdeling enn hva som er vanlig i norske havner. Fra flere hold er det hevdet at de driver med sosial dumping og at de legger opp til en utstrakt bruk av vikarer fra Adecco.

- Her er dokumentasjonen. Det stemmer ikke at vi skal basere driften vår på vikarer, sier Eryn Dinyovszky, sjef i Yilport i Norge.

Hun viser frem en anonymisert oversikt over de ansatte. I hovedsak er det norske og noen svenske statsborgere. Blant de nyansatte er åtte som tidligere arbeidet som vikarer i havnen for Oslo kommune.

63 er fast ansatt totalt:

- 8 i administrasjonen
- 20 terminalarbeidere.
- 35 kranførere (25 av dem kom fra Oslo kommune).



Skal havnearbeidere ha tariffavtale og dermed fortrinnsrett til lasting og lossing i Oslo havn? Det er stridens kjerne.

FOTO: Jan T. Espedal (arkivbilde)

Yilport har brukt Adecco til rekruttering, ikke bare som vikarbyrå. Men i tillegg kommer 10 vikarer via Adecco, for arbeid som er planlagt automatisert over tid. Dinyovszky sier at de i tillegg vil bruke flere vikarer i innkjøringsfasen.

- Når vi vokser, så vil vi

bruke vikarpoolen til å rekruttere fast ansatte, sier hun.

Får ikke femte ferieuke

For flertallet av kranførerne er det inngått tariffavtale, som fulgte med i virksomhetsoverdragelsen. De resterende har inngått en lokal avtale, etter at Yilport ikke kom i mål med forhandlinger med Parat.

Terminalarbeiderne («terminal coordinators») har ikke det. De er foreløpig ikke organisert og har ikke krevd tariffavtale. I motsetning til kranførerne er de gitt individuelle kontrakter på lovens minimum. Aftenposten har sett én av disse kontraktene. Den gir en årslønn på 440.000 kroner.

Den har ikke:

- Femte ferieuke (kun fire uker og én dag).
- Kvelds-, lørdags- eller skift-tillegg.
- 37,5 timers arbeidsuke (lovens minimum er 40 timer).

- Vi har basert kontraktene på norsk lovgivning, sier Dinyovszky.

For begge grupper er det inngått en pensjonsavtale med et innskudd på 5 prosent av lønn (lovens minimum er 2 prosent).

Yilport har flere ganger presisert at selskapet ikke er negative til kollektive avtaler. Et eventuelt tariffkraf fra terminalarbeiderne vil bli tatt stilling til når det kommer.

- Vi har også hele veien lovet å tilby AFP. Men vi hadde litt problemer med å forstå prosessen rundt det. Det skyldes nok at vi ikke er medlem av NHO og ikke kunne få hjelp derfra, sier Dinyovszky.

- *Hvorfor er dere ikke med i NHO?*

- Akkurat nå, mens vi starter opp i Norge og lærer hvordan det fungerer her og hvem som kan tilby oss hva, så vil vi vente og se. Men det er fortsatt noe vi vurderer, vi har ikke tatt en endelig avgjørelse.

Dinyovszky avviser også påstanden om at arbeid vil bli overlatt til utlandsk skipsmannskap med dårligere lønn.

- I hovedsak vil det være som i dag. Mannskapene om bord gjør forberedelser før skipet legger til kai. Jeg ser ikke for meg at skipsmannskap vil stå på brygga eller styre kranen, sier hun.



Også Bernt Stilluf Karlsen, styreleder i Oslo havn, er enig i det.

- Spørsmålet er mer relevant på vestkysten av Norge, hvor skipene er mindre. Jeg tror det



Det er ikke første gang det stormer rundt Bernt Stilluf Karlsen, styreleder i Oslo havn.

FOTO: Ørn E. Borgen (arkivbilde)

siste stedet du vil se skipsmannskap som gjør terminalarbeid, er i en containerhavn. Det er ikke noe økonomisk

incentiv til å gjøre det, sier han.

LO oppfordrer til aksjoner

Tirsdag holdt LO pressekonferanse der de presenterte planene for boikotten av Yilport. De håper sympatiaksjoner raskt kan komme i gang i andre skandinaviske havner.

- Erfaringsmessig kan vi si at hvis svenskene støtter oss, så vil ikke skip med Oslo-last bli håndtert i Sverige. Det vil i praksis si at hvis de kommer til en svensk havn, vil de bli blokkert og bli liggende der, sa nestleder Terje Samuelson i Transportarbeiderforbundet.

På spørsmål om hvordan Yilport vil håndtere boikotten, blir Eryn Dinyovszky taus. Også Bernt Stilluf Karlsen, styreleder i Oslo havn, holder kortene tett til brystet.

- Hvis det skjer, vil det bli håndtert. Det er vel forberedt, men vi vil ikke si noe om det nå. Vi tar én dag og ett skip av gangen.

Publisert: 05.feb. 2015 11:29