

HAMNARBETAREN

JULI 2008 • Extranummer. Utgiven av Svenska Hamnarbetarförbundet

Viktig
sommarläsning
för alla Sveriges
hamnarbetare



AVTALS RöRELSEN 2008:

Vad hände och varför sprack den enade fackliga fronten?

§ 4b – MAKTEN ÖVER ARBETSTIDEN:

Tranports ledning ger upp striden om arbetstidens förläggning. Lönedumpande lokalt schemaavtal efter central överläggning mellan stuveriom-budsmannen och arbetsgivarsidan.



INGET LUGN EFTER

Demokratisyn inom de två fackföreningarna

SVENSKA Hamnarbetarförbundet bildades 1972, då omkring 900 norrländska hamnarbetare utestlöts ur Transportarbetareförbundet. Uteslutningen berodde på att norrlänningarna vägrat att upplösa sina lokalavdelningar och gå upp i de storavdelningar som Transport höll på att bilda.

Missnöjet bland hamnarbetarna med Transports ledning hade dock funnits i många år. Det gällde framförallt urholkningen av den lokala demokratin genom avdelningssammanslagningar (1957 hade Transport 239 lokalavdelningar, 1973 återstod endast 31) och den ökande klyftan mellan de fackliga ledarna och medlemmarna.

En direkt följd av utvecklingen inom Transport var passivisering av hundratals fackligt aktiva som tidigare funnits i produktionen och delat det vardagliga arbetet med medlemmarna. Centrala och lokala ombudsmän tog över. Dessa valdes inte av medlemmarna de skulle representera utan utsågs och avlönades direkt utifrån av förbundsstyrelsen. Höga löner och en mängd tjänstemannaförmåner avskärmade de fackliga företrädarna ytterligare från vanliga hamnarbetare. Transport utvecklades helt enkelt mot toppstyrning.

Hamnarbetarförbundet bildades alltså som en reaktion mot denna utveckling. Förbundets stadgar utformades för att värna om medlemmarnas engagemang och inflytande över organisationen. Exempelvis fastslår stadgarna att fackligt förtroendevalda ska ha samma lön som medlemmarna, och att beslut i större frågor såsom avtal eller stridsåtgärder alltid ska föregås av medlemsomröstning i de berörda avdelningarna.

Alltsedan förbundets bildande har skiljelinjerna gällande demokratisyn och intern beslutsstruktur bestått gentemot Transport. ■



Inledning

Det här är en informationstidning till alla Sveriges hamnarbetare. Den är utgiven av Svenska Hamnarbetarförbundet för att genomgående klargöra vad som verkligen hände under vårens centrala avtalsförhandlingar. Den förklarar varför vårt hoppningivande avtalsarbete med Transportarbetareförbundet rasat samman och utvärderar de fackliga förutsättningarna inför framtiden.

Tidningen innehåller inga angrepp på Transports medlemmar i hamnarna, som vi tvärtom agerat tillsammans med under den centrala konflikten och en mängd lokala strider de senaste åren. Det är däremot en anklagelseskraft mot Transports högsta ledning, vars enväldesstyre, maktpolitik och inkompetens har försämrat hamnarbetarkårens styrposition gentemot arbetsgivarna.

Situationen efter avtalsrörelsens slut är bekymmersam för alla hamnarbetare. Transports ledning har uttryckt att lokala fackliga samarbeten med Hamnarbetarförbundet ska avbrytas, vilket kommer att ha negativ inverkan på arbetsplatskamperna.

Mest avgörande är dock att Transports ledning redan svikit sina

löften om att hamnarbetarnas inflytande vid schemaomläggningar skulle vara tryggad med det nya riksavtalet:

Vid en central förhandling den 27:e juni undertecknade Transports stuveriombudsman Marcel Carlstedt ett lokalt avtal om hel- och nattschema i Göteborgs Hamn. Arbetsgivarens lönedumpande och socialt omöjliga avtalsbud har under 1,5 års tid förkastats av både Transports och Hamnarbetsförbundets lokalavdelningar. Nu undertecknade Carlstedt ändå dokumentet, med hänvisning till att Transports ledning inte vågar stå emot och driva frågan om arbetstidens förläggning (§4b) till Arbetsdomstolen.

Därmed har Transportledningen redan gett upp kampen om hamnarbetarnas inflytande över arbetstiden. Agerandet riskerar att skapa en farlig praxis där hamnbolagen kan skicka upp lokala tvistefrågor på central nivå för att få billiga överenskommelser. Hamnarbetarna kommer nu själva att behöva ta strid för att försvara vår begränsade makt vid schemaomläggningar.

Därför är detta viktig läsning för alla stuveriarbetare. Oavsett facklig tillhörighet. ■



AVTALS RÖRELSEN



Nytt läge i avtalsfrågan

Under årens lopp har de fackliga styrkeförhållandena varierat på nationell nivå, men efter millennieskiftet har Hamnarbetarförbundet växt stadigt och organiserar idag majoriteten av Sveriges hamnarbetare. Ur demokratisk synvinkel borde det därför vara en självklarhet att Hamnarbetarförbundet ska teckna kollektivavtal.

Hamnarbetarförbundets växande styrka har uppmärksammats av både Transport och arbetsgivarorganisationen Sveriges Hamnar. I samband med de centrala avtalsförhandlingarna 2005 uppstod därför en öppning i avtalsfrågan. Efter att förbundet genomfört en övetidsblockad för att få teckna kollektivavtal, så inleddes en dialog med både Sveriges Hamnar och Transport.

För första gången sedan förbundets bildande sade sig arbetsgivar-sidans vd Peter Jeppsson vara beredd att gå med på ett riksavtal som undertecknats av både Transport och Hamnarbetarförbundet. Transports ordförande Per Winberg uttryckte också en vilja att utveckla ett strategiskt samarbete inför kommande förhandlingar.

Avtalsrörelsen 2008

Samtalen om avtalsfrågan pågick sedan fram till september 2007. Då träffades de två fackförbundens ledningar i Norrköping för att diskutera möjligheten av ett samarbete i den kommande avtalsrörelsen.

I början av 2008 möttes också förbundens förhandlingsdelegationer. Hamnarbetarförbundets VU (verkställande utskott) inbjöds då att delta som "observatörer" under de centrala avtalsförhandlingarna.

Förhandlingarna gick vid det första mötetillfället till så att endast Transports ordförande Per Winberg och stuvieriombudsmannen Marcel Carlstedt hade direkt kontakt med arbetsgivar-sidan. Winberg och Carlstedt rapporterade sedan om vad som sagts till den "stora" förhandlingsdelegationen, där Hamnarbetarförbundets representanter ingick. Detta innebar att förbundet hade begränsad insyn i vad som faktiskt sades vid förhandlingsbordet. Efter att detta påtalats inbjöds Hamnarbetarförbundets ordförande Björn A Borg att ingå i den "lilla" förhandlingsdelegationen, vilka träffade Sveriges Hamnar vid ett andra förhandlingstillfälle sent i februari.

– Jag var i början helt emot att →



Rätten till kollektivavtal

ALLA KOLLEKTIVAVTAL var vid tiden för Hamnarbetarförbundets bildande lokala. Det ansågs därför självklart för Hamnarbetarförbundets medlemmar och ledning att de skulle kunna behålla inflytandet över sina lokala uppgörelser. Så blev dock inte fallet, eftersom Transports dåvarande ordförande Hans Eriksson strax därefter gjorde upp med arbetsgivar-na om branschens första riksavtal. 1974 gick Hamnarbetarförbundet ut i strejk för att få teckna avtal. Förbundet fick inget avtal men Transport och arbetsgivar-sidan pressades att teckna en sensationellt bra uppgörelse.

Hamnarbetarförbundet har därefter tagit ytterligare ett par strider för kollektivavtal, men utan resultat. Motståndet har varit hårt från arbetsgivar-na och framförallt från Transport. I Stockholm, Skellefteå, Piteå, Luleå och Kalix har förbundet dock lyckats tillkämpa sig lokala kollektivavtal. Fackföreningens styrka har gjort att Hamnarbetarförbundet också har fått ett stort inflytande över arbetsvillkoren på det lokala planet. ■

→ vi skulle ingå som "observatörer" i Transports förhandlingsdelegation och tyckte att vi borde krävt en gemensam arbetstagardelegation med gemensamma mål. Men jag var i minoritet i förbundsstyrelsen. Jag blev positivt överraskad under februarimötena. Vi träffade bra killar och en tjej från Transporthamnar och jag tyckte tankeutbytet var givande. Samtidigt kändes det som att det inte hänt så mycket inom Transport sedan 70-talet. Organisationen är lika toppstyrd nu som då. Höjden av arrogans var ett tillfälle då ordförande Winberg satte sig bakom en kvällstidning och läste för sig själv, medan vi andra diskuterade, berättar Peter Shaw från Hamnarbetarförbundets VU.

Två huvudfrågor

Under de två första förhandlingstillfällena med arbetsgiversidan i februari bedrevs inga längre diskussioner om lönenivåer, utan förhandlingarna inriktades på andra frågor:

1. AVTALETS LÄNGD

Hamnarbetarförbundet krävde ett kort, 1-årigt avtal. Det fanns två huvudsakliga skäl till förbundets tydliga ställningstagande:

Det ena var att inflationen i Sverige idag är hög och riskerar att stiga. Detta innebär att om fackföreningar tecknar fleråriga avtal samtidigt som priserna på varor och tjänster i samhället skenar iväg, så kan lönehöjningarna "ätas upp" av inflationen. Då får löntagarna mindre, inte mer, pengar kvar i plånboken under avtalets slutår när hyra, mat, el och andra nödvändigheter är betalda.

Det andra skälet var att möjligheten för Hamnarbetarförbundet att få vara med som en undertecknande part i årets avtalsrörelse ansågs vara obefintlig. Om det nya stuveriaavtalet blev kortvarigt skulle det ge bättre förutsättningar för att hålla samarbetsprocessen med Transport vid liv, och öka chanserna för ett jämlikt förhandlingssamarbete och avtalstecknande vid nästa avtalsrörelse.

I interntidningen Transport i Hamnen hävdar Per Winberg i nr 2/2008 att "Hamn deltog också i diskussioner om att eventuellt teckna två- eller treåriga avtal, utan invändningar (...)"

– Det stämmer inte. På Hamnarbetarförbundets avtalskonferens



Blockadvakter i Wallhamn.

fastställdes kravet på en 1-årig avtalsperiod och den frågan drev vi konsekvent. Något annat mandat hade vi inte, säger Björn A Borg.

I själva verket upplevde Hamnarbetarförbundets VU att det fanns starkt stöd även inom Transports förhandlingsdelegation för att kräva ett 1-årigt avtal. Trots att Sveriges Hamnars vd Peter Jeppsson stenhårt drev på för ett 3-årigt avtal, fastslog en enig förhandlingsdelegation att inget längre avtal skulle undertecknas om inte frågan om riksavtalets paragraf 4b fick en positiv lösning.

2. FRÅGAN OM § 4b

I många år har det rått samsyn mellan fack och arbetsgivare om att schemaomläggningar i de svenska hamnarna ska ske efter förhandlingar. Idag gör parterna lokala överenskommelser där lön, tillägg och arbetstider fastslås för ett visst schema innan detta träder i kraft.

Under förra året började dock hamnarbetsgivarna flagga för en nytolkning av det över 30 år gamla stuveriaavtalet. Nytolkeningen innebär att hamnbolagen inte ansåg sig

behöva förhandla fram ett nytt avtal med fackföreningarna när båtlinjernas turlistor ändrades och scheman skulle läggas om.

Arbetsgiversidan hänvisade till undantagsparagrafen 4b i riksavtalet, som gäller schemaomläggningar för främst färjetrafik. I dessa fall är det tillräckligt med en överläggning (alltså att arbetsgiversidan för en diskussion med facken men därefter ensidigt kan driva igenom ett nytt schema) istället för en överenskommelse (där både parter måste vara eniga).

Tidigare har paragrafen endast tillämpats för viss passagerartrafik, men detta ifrågasatte nu arbetsgivarna med hänvisning till att båtarnas anlop blivit mer regelbundna.

Risken för strid kring § 4b har dock vållat viss oro. Transports förhandlingsdelegation såg det därför som avgörande att paragrafen skulle skrivas om och förtydligas, så att alla risker för nytolkning eliminerades.

Arbetsgivarna i Sveriges Hamnar var fullständigt ovilliga att genomföra några förändringar i texten.

Från Hamnarbetarförbundets sida bedömde förhandlingsdelegationen



inte hotet från 4b som lika överhängande, men förbundet var berett att backa upp kravet på ett förtydligande.

– Vi kände oss inte beroende av förändringar i skrivningen kring 4b eftersom vi anser att vi kan försvara vår rätt vid schemaomläggningar iallafall. Dessutom saknar vi ju fredsplikt. När Winberg påstår att någon av oss skulle ha sagt att "vi är beredda att gå i graven för en lösning på 4b" [Transport i Hamnen nr 2/2008, reds anm.] så är det ett rent påhitt, kommenterar Peter Annerback från Hamnarbetarförbundets VU.

Förhandlingarna strandar

Efter de två förhandlingstillfällena i februari var positionerna låsta och parterna stod så långt ifrån varandra att förhandlingarna avbröts i förtid. Hamnarbetarförbundets ledning hade fram till denna tidpunkt haft insyn i processen, men nu ströps informationsflödet plötsligt. Förbundet uppdaterades inte om vad som skedde i fortsatta så kallade "kansliöverläggningar", där Transportledarna Winberg

och Carlstedt ensamma mötte representanter för Sveriges Hamnar. Hamnarbetarförbundet kopplades i praktiken bort från förhandlingarna.

I samband med det australiensiska hamnarbetarfacket MUA:s kongress i mars månad träffade Hamnarbetarförbundets Björn A Borg och Peter Shaw Transportbasen Per Winberg igen. Winberg antydde då att kansliöverläggningarna varit resultatlösa och att det kunde bli aktuellt med stridsåtgärder, men han preciserade sig inte.

Efter det informella mötet i Sydney blev det åter tyst. Det blev uppenbart att Transportens ledning inte längre lade någon vikt vid samarbetet med Hamnarbetarförbundet, utan valde att agera helt på egen hand.

– Medlemmarna undrade ju naturligtvis vad som hände med avtalsförhandlingarna och det kändes konstigt och fel att inte kunna ge något riktigt svar. Men vi hade ju ingen information, förklarar Björn A Borg.

Transport varslar om blockad

Först efter att riksavtalet löpt ut i början av maj kontaktade Per Winberg åter Björn A Borg. Denna gång var det för att informera om ett fullbordat faktum; Transport skulle varsla om blockad mot nyanställningar, övertidsarbete och inhyring av bemanningspersonal från och med den 26:e maj. Transportledningen och framförallt Per Winberg hade nu satt sig själva i ensam ledning för en konflikt i hamnarna. Stridsåtgärden hade man beslutat om på egen hand, utan att låta Hamnarbetarförbundet delta i den föregående strategidiskussionen.

Varslet var slarvigt utformat på många områden. Dels gav Transport arbetsgivarna en förberedelsestid på nästan två veckor, trots att lagen endast kräver en varseltid på 7 arbetsdagar. Detta gjorde att hamnbolagen hade gott om tid att rekrytera extrapersonal till visstidsanställningar och vikariat för att minska stridså-

gårdens effekter.

Transportens varsel innebar också att extraanställda 'blixtarbetare' inte tilläts att arbeta överhuvudtaget, vilket aldrig varit fallet tidigare i samband med liknande blockader. Detta innebar att blixtarbetarna, som i många större hamnar har hamnarbetet som enda inkomstkälla, i praktiken togs ut i strejk medan den övriga hamnarbetarkåren fortsatte arbeta som vanligt.

Varslet inkluderade varken blockad av berört gods eller blockad av mertidsarbete. Det sistnämnda misstaget gav arbetsgivarna möjlighet att snabbt anställa deltidsarbetare för att sedan successivt öka deras veckoarbetstid vid behov under konflikten.

Sympatiåtgärder

Trots många medlemmars invändningar mot varslets utformning, bad Björn Borg ändå Per Winberg om en hemställan om sympatiåtgärder till Hamnarbetarförbundet. Detta för att båda förbundens medlemmar skulle kunna agera gemensamt ute i hamnarna. Per Winberg svarade nonchalant genom att skicka en sådan hemställan så sent att Hamnarbetarförbundets ledning tvingades buda sympativarslet samma kväll till arbetsgivarorganisationen för att det skulle nå fram i tid.

Transport gjorde också ytterligare prestigemärkningar om att Hamnarbetarförbundets medlemmar betraktades som underställda Per Winbergs ledning i den uppkomna situationen. Transport hävdade att man hade ensamrätt på att utfärda undantag från varslet, även i de många hamnar där Transport är i minoritet eller inte har några medlemmar alls.

I efterhand har Winberg påstått att: "De [Hamnarbetarförbundet] medgav dispenser till höger och vänster för att därigenom gynna de egna hamnarna och minska de skadeverkningar som konflikten gav upphov till" (Transport i Hamnen nr 2/2008)

Påståendet stämmer inte. →

Nytolkningen av § 4b innebär att hamnbolagen inte anser sig behöva någon överenskommelse med facken för att lägga fram nya scheman

→ I själva verket utfärdade Transport betydligt fler dispenser än Hamnarbetarförbundet. Utöver ett telefonsamtal från Transports Marcel Carlstedt angående en dispens för förtöjningsarbete i Umeå hamn, så framfördes heller inga klagomål till Hamnarbetarförbundets ledning under konfliktens gång.

Svartfötter i Wallhamn

Uppslutningen kring det första varslet den 26:e maj var mangrann bland Hamnarbetarförbundets medlemmar. Det kom dock tidigt rapporter om blockadbryteri från de helt Transportdominerade hamnarna i Varberg och Wallhamn. Där hade arbetsgivarna tagit in extraanställd personal i strid mot blockaden. Med hjälp av dessa 'svartfötter' färdigställdes båtar som annars blivit liggande vid kaj på grund av stridsåtgärden.

Efter inbjudan från lokala Transportföreträdare deltog representanter från Hamnarbetarförbundet i försöken att förklara för 'svartfötterna' i Wallhamn att deras agerande var skamligt och saboterade för hela hamnarbetarkåren.

Order om strejk

Efter uppdagandet av blockadbryteriet i Wallhamn och Varberg hörde Per Winberg den 28:e maj åter av sig till Hamnarbetarförbundet. Winberg förklarade att han skulle lägga ett repressalievärskel om strejk mot dessa hamnar. Åtgärden var väntad; avsikten var helt enkelt att straffa de berörda arbetsgivarna för deras överträdelser.

Samtidigt sade Winberg plötsligt att även Stockholms hamn skulle tas ut i strejk. I Stockholm är hamnarbetarna organiserade inom Hamnarbetarförbundet och endast fyra av över hundra anställda är Transportanslutna. Ändå struntade Winberg i Hamnarbetarförbundets omedelbara invändningar mot antydningarna om att det skulle ha förekommit blockadöverträdelser i Stockholms hamnar. Istället spred tidningarna redan nästa morgon nyheten om Transports strejkvarsel, vilket skapade ett ramaskri inom hela Hamnarbetarförbundet. Skälen var flera:

- Enligt Hamnarbetarförbundets stadgar måste medlemmarna få rös-



Lastrum.

ta om att ta till strejkvapnet i samband med en avtalsrörelse. Detta är, liksom rätten att rösta om avtalen, en grundbult i Hamnarbetarförbundets uppbyggnad som medlemsstyrd fackförening. Det har varit känt för Transports ledning och arbetsgivar sidan sedan bildandet 1972.

Transportbasen Per Winberg visade därför medvetet ingen respekt för Hamnarbetarförbundets interna demokratiska struktur när han tog ut Stockholm i strejk, utan att berörda medlemmar ens tillfrågats.

- Winberg vägrade ange varför Stockholms hamn valts ut för strejk. Faktum var att det inte hade förekommit något blockadbryteri i hamnen. Som svar på en skriftlig fråga från Hamnarbetarförbundets Björn A Borg om grunderna för beslutet, deklarerade Winberg i ett e-mail: "Att Stockholm valts ut är strategiöverväganden som jag inte delger någon utanför vår organisation" (2008-06-04).

Efter avtalsrörelsen har Winberg förklarat strejkbeslutet rörande Stockholm med att det skulle "splittra arbetsgivar sidan och våra finländska broderförbund var beredda att vidta sympati" (Transport i Ham-

nen nr 2/2008). Några sådana uppgifter framfördes aldrig till Hamnarbetarförbundet.

- Hamnverksamheten i Stockholm befinner sig i ett känsligt politiskt läge där hamnarbetarna kämpar för att behålla sina arbetstillfällen. Detta gjorde det riskfyllt att göra just Stockholm till den främsta strids-

fronten. Att jobben i Stockholm skulle sättas på spel genom en strejk var dock inte någonting som Transport behövde ta hänsyn till, eftersom detta närmast uteslutande skulle drabba Hamnarbetarförbundets medlemmar.

Stockholms hamnar domine-ras dessutom av passagerartrafik och en strejk skul-

le primärt drabba semesterfirande familjer, istället för godshantering.

- Hamnarbetarförbundet var helt uteslutet som part vid förhandlingarna om ett nytt rikstäckande stuveriavtal. Förbundsledningen och medlemmarna hade ingen som helst insyn i vad som pågick i förhandlingarna eller möjlighet att påverka en eventuell överenskommelse.

Vid denna tidpunkt var det uppenbart att Per Winberg hanterade

Hamnarbetarförbundets medlemmar underkastar sig inte centrala direktiv från en annan facklig organisation, när de inte tillåts påverka varken strategi eller det slutgiltiga avtalet



Transportordföranden Per Winberg: "Att Stockholm valts ut [för strejk] är strategiöverväganden som jag inte delger någon utanför vår organisation". FOTO: MATTIAS HÅKANSSON, TRANSPORT

hamnarbetarnas majoritetsorganisation Hamnarbetarförbundet som en underavdelning till Transport; en arbetargrupp som utan frågor förväntades agera som hans lydiga redskap. Men Hamnarbetarförbundets medlemmar har ingen anledning att underkasta sig centrala direktiv från en annan facklig organisation när förbundet inte tillåts vara med och påverka varken strategi eller det slutgiltiga avtalet.

Medlemsomröstning

Situationen var ohållbar. Hamnarbetarförbundets förbundsstyrelse sammankallades för att närvara vid Hamn 1:ans medlemsomröstning i Stockholm. Bland Stockholms hamnarbetare var enigheten total. Samtliga 52 närvarande röstade nej till att gå ut i strejk under de rådande förhållandena, men lovade också att respektera Transports stridsåtgärd genom att inte utföra någon av de fyra Transportmedlemmarnas arbetsuppgifter under strejken.

Fackpamparna till attack

Per Winberg och Marcel Carlstedt anklagade omedelbart Hamn 1:an för "strejkbryteri". Något sådant har dock aldrig förekommit inom Hamnarbetarförbundets led, och hamnarbetarna i Stockholm avsåg alltså respektera Transports strejk om den utlöstes.

Värt att påpeka i sammanhanget är dock att Marcel Carlstedt själv uppmanat samtliga Transportavdelningar att agera strejkbrytare vid

tidigare stridsåtgärder. I samband med en strejk 2001 förklarade han i ett cirkulär att: "Beslutet innebär samtidigt att arbetsuppgifter som normalt utförs av Hamnarbetarförbundets medlemmar, på uppmaning av företagsledningen skall utföras av Transports medlemmar" (cirkulär nr 216/2001)

Efter beslutet i Stockholm valde Transports ledning total konfrontation med Hamnarbetarförbundet och betackade sig för vidare sympatiåtgärder. Winberg gick ut i alla svenska medier med påståenden om feghet och bristande disciplin bland Stockholms hamnarbetare. Till Göteborgs-Posten sade han bland annat: "Hamnarbetareförbundet höll inte måttet och var inte mycket att hålla i handen när det började storma" (G-P 2008-06-16)

Winberg: Striden är över

Samtidigt hade Winberg enligt egen uppgift telefonkonferens med Sveriges Hamnars vd Peter Jeppsson. Dagen innan strejken skulle utlösas, den 12 juni, frös Winberg på eget bevåg alla stridsåtgärder. Han sade till pressen att han ansåg att samtalen med Jeppsson verkade mycket lovande. Beslutet att frysa stridsåtgärderna kom innan Transport ens mottagit ett avtalsbud och var inte förankrat i förhandlingsdelegationen. Det bekymrade dock inte Winberg:

"En delegation är alltid en delegation. Det kommer vara en hel del resonemang, men jag upplever ändå

att när jag förordar något sådant här, ska det mycket till för att delegationen inte ska tycka att det här är ett bra avtal." (G-P 2008-06-12)

Nytt riksavtal

I samband med att Transports och arbetsgivarnas förhandlingsdelegationer träffades söndagen den 15:e juni, undertecknades också mycket riktigt ett nytt riksavtal. Enligt Winberg själv var Transports förhandlingsdelegation enig om att anta arbetsgiversidans bud.

Det nu gällande avtalet sträcker sig över 3,5 år, men kan sägas upp i halvtid. Grundlönen höjs med 1500 kr/mån från juli 2008 och ytterligare 1500 kr/mån från november 2009. Alla tillägg höjs med 5,5 % vid samma tillfällen. I övrigt höjs den lägsta semesterersättningen något och karensreglerna vid sjukskrivning innebär numera att löneavdrag alltid görs på 1/5 av veckoarbetstiden.

Riksavtalets längd är problematisk. Om dagens inflationstakt på 4 procent håller i sig under de kommande åren, så kommer lön- och tillägghöjningarna inte att täcka medlemmarnas kostnadsökningar.

Det blev heller inga förändringar i skrivningen om § 4b, trots att Transportledningen tidigare angivit att just frågan om arbetstidens förläggning var huvudskälet till att konflikten bröt ut. Istället nöjde sig Transportledarna med att skapa en partssammansatt arbetsgrupp där representanter från Transport och arbetsgivarna ska fortsätta diskutera frågan. Det gavs inga som helst garantier om återhållsamhet från arbetsgiversidan.

– Den enda egentligt positiva delen i det nya riksavtalet är den successiva höjningen av avsättningen till vår tjänstepension [SAF/LO-pensionen, reds. anm.]. Svenska arbetares tjänstepension är idag skandalöst låg jämfört med tjänstemännens, och pensionsuppgörelsen bidrar till att åtgärda det missförhållandet, anser Hamnarbetarförbundets Björn A Borg.

Lokala fackliga samarbeten?

Transports stuveriavdelningar har efter avtalsrörelsen fått centrala uppmaningar om att avbryta lokala förhandlingssamarbeten med Hamnarbetarförbundet. Detta skapar svårigheter i hamnar där →



Nya fighter att vänta.

→ det funnits fungerande lokala samarbeten under de senaste årens arbetsgivaroffensiv.

Transportledningen har också gjort ytterligare prestigemarkeringar, vilka fått negativa konsekvenser för hamnarbetarnas internationella samordning. Nyligen drog Transport exempelvis tillbaka en konferensinbjudan till den internationella organisationen International Dockworkers Council, som Hamnarbetarförbundet tillhör.

Utfallen mot Hamnarbetarförbundet bör ses i relation till Transportledningens försonande inställning gentemot fientliga hamnbolag. Eftersom repressalievärslan mot arbetsgivarna i Wallhamn och Varberg aldrig utlöstes, visade det sig tyvärr vara kostnadsfritt eller rentav lönsamt för hamnbolag att använda sig av 'svartfötter' under konflikten.

Transport dumpar villkor

Bläcket på riksavtalet hade knappt hunnit torka, innan Transportbasen Per Winbergs löfte om att "Hotet mot vårt inflytande över arbetstiderna i §4b är undanröjda för de närmaste åren (...)" (Transport i Hamnen nr2/2008) prövades för första gången.

I Göteborg har Hamnarbetarförbundets och Transports lokal-

avdelningar länge diskuterat med arbetsgivarna om ett nytt hel- och nattskift. Förhandlingarna har varit resultatlösa. De lokala fackliga organisationerna har varit helt överens om att arbetsgivarens bud inneburit omänskliga arbetspass, alltför lång veckoarbetstid, och alltför låga ersättningsnivåer. De inhumana arbetstiderna har ansetts omöjliggöra ett ordnat socialt liv, och villkoren i övrigt är väsentligt sämre än för andra jämförbara scheman i hamnen.

Schemaförslaget blev nu ändå verklighet den 27:e juni efter att frågan skickats upp på central nivå och undertecknats av Transports Marcel Carlstedt. Motiveringen till eftergiften var att Transportledningen inte vågar driva frågan om hamnarbe-

tarnas inflytande över arbetstiden till sin spets, genom att pröva § 4b i Arbetsdomstolen.

Detta agerande riskerar nu att skapa en praxis där arbetsgivarna runtom i landet kan skicka upp schemaförslag till central nivå för att få billiga överenskommelser. En sådan utveckling skulle bli förödande för hela hamnarbetarkollektivets arbetsvillkor.

– Transportledningens hantering av 4b-frågan efter avtalsrörelsen gör det uppenbart att Hamnarbetarförbundet är den enda egentliga fackliga motkraften mot arbetsgivarna i hamnarna. Vi måste självfallet agera kraftfullt för att värna hamnarbetarnas intressen i det här läget, säger förbundsordförande Björn A Borg i en avslutande kommentar. ■

HAMNARBETAREN

Utgiven av Svenska Hamnarbetarförbundet

Tillfällig redaktion:

Björn A Borg, ansvarig utgivare

Hasse Kindgren

Erik Helgeson

Lasse Enelund

Frank Lundh

Grafisk form:

Andreas Bohlin

