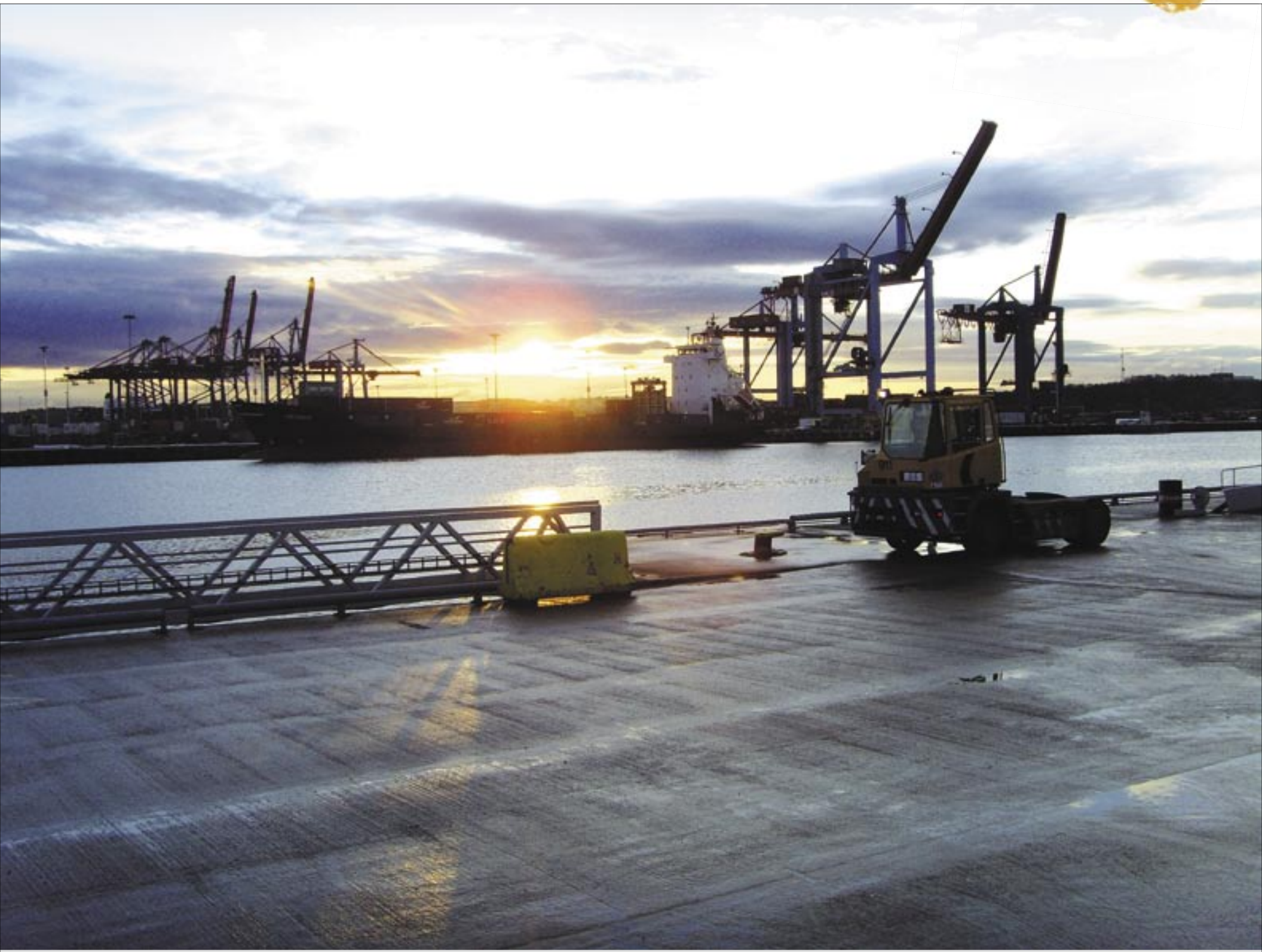


STUVERIARBETAREN

JUNI 2008 • Temanummer: Hamnkrisen i Göteborg. Utgiven på uppdrag av Hamn 4:an



Sommaren 2007 blossade en konflikt upp om arbetsvillkoren i Göteborgs Hamn. Krigsrubriker i pressen talade om katastrof när de anställda vägrade acceptera försämringar av ersättningar och arbetsmiljö. Trots hundratals timmar vid förhandlingsborden är konflikten idag långt ifrån över. Det finns fortfarande ingen långsiktig lösning på de frågor som ligger till grund för hamnstriden.

Under hela konflikten har chefer, media och politiker haft synpunkter på oss hamnarbetare och våra jobb. Med denna tidning vänder vi oss till allmänheten och ansvariga politiker för att försöka nå ut med vår egen bild av vad som hänt på kajerna under det senaste året. Det är ett sorgligt porträtt av ett kommunalt bolag i intern kris som vi tvingas teckna.

I en tid när arbetsgivarna är på offensiven och fackliga rättigheter ifrågasätts hoppas vi också att andra arbetare kan ha nytta av våra erfarenheter.

EN FRÅGA OM MAKT STRIDEN I GÖTEBORGS HAMN

Slutet av 2006, kort efter regerings-skiftet, skedde dramatiska förändringar av förhandlingsklimatet i Göteborgs Hamn. Hamnarbetarkollektivets två fackföreningar, Hamnarbetarförbundet avdelning 4 (Hamn 4:an) och Transportarbetareförbundet avdelning 2 (Transport 2:an), mötte en ny, hårdare attityd från företagsledningen. Den dialog som tidigare varit normal ersattes nu av diktat och de högsta cheferna presenterade storslagna visioner om redan fastslagna förändringar.

På kajerna förlöft produktionen i början av 2007 emellertid normalt. Godsvolymer växte, nyanställningarna var många och det fanns ett ökande behov av övertidsarbete.

”Hugget i sten”

Den spända stämningen bland de drygt 900 hamnarbetarna exploderade våren 2007. Företaget lanserade då ensidigt ett åtgärdsprogram – ”hugget i sten” enligt hamnens förhandlingschef Peter Svanberg – med försämrade arbetsvillkor. Besparingar på personalen skulle, enligt ledningen, förbättra bolagets konkurrensläge gentemot andra hamnar i norra Europa.

En förändring som väckte ont blod handlade om något så världsligt som tillgången på mat. Företaget skulle kraftigt begränsa öppettiderna i matsalarna, ta bort nattmackor och avskaffa den betalda övertidsmaten. Detta är en stor försämring när man jobbar sena kvällar, nätter och helger, långt från öppna matställen.

En annan viktig stridsfråga var reglerna för övertidsarbete. Hamnarbete är oregelbundet till sin natur; båtar kommer och går dygnet runt, året om.

I större svenska hamnar har frivillig övertid tillsammans med de extraanställdas arbete länge utgjort närmare 30 procent av totalarbetstiden. Göteborgs Hamns ledning ville nu ensidigt avskaffa en mångårig överenskommelse om regler på övertidsområdet.

Övertiden har normalt utgått från

så kallad objektstyrning, där den övertidsarbetande togs ut för att jobba på en särskild båt och fick betalt enligt förbestämda arbetstider. Detta innebar ett slags kollektivt beting för arbetslagen. Om hamnarbetarna höll ett mycket högt arbetstempo kunde båtarna avsegla i förtid och arbetslaget kunde gå hem tidigare med full lön.

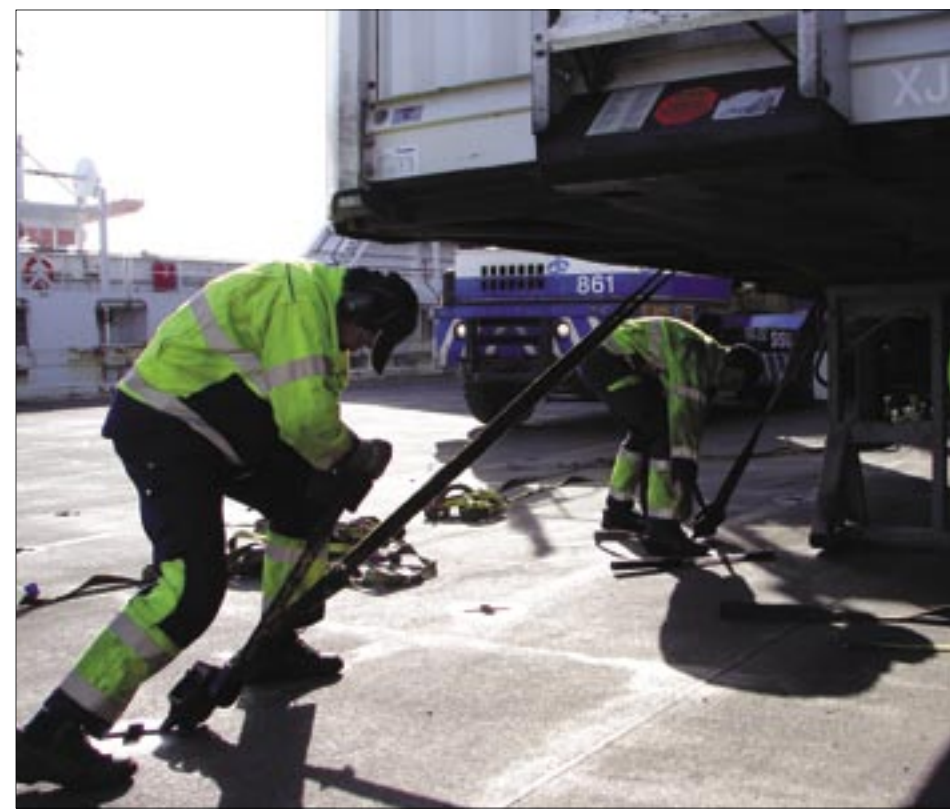
Samtidigt hade objektstyrningen en ännu viktigare funktion. Den garanterade rättvis och jämn fördelning av övertiden och hindrade ledningen från att ge ett fåtal personer långa övertidspass för att sedan flytta runt dem mellan olika båtar. Istället fick fler hamnarbetare kortare övertidspass och alla delade på jobben.

Att företaget avskaffade denna solidariska uppdelning av övertiden innebar dramatiskt sämre försörjningsmöjligheter för de omkring 260 extraanställda hamnarbetarna, ”blixtkåren” (se faktaruta) inom den konjunkturkänsliga verksamheten.

Ilska ger fackligt uppsving

Det som väckte de starkaste reaktionerna var dock inte de enskilda besparingarna utan ledningens totala brist på respekt för de anställda och deras fackliga organisationer. Skyddsorganisationerna fick inget gehör för sina krav i arbetet med att minska riskerna i den farliga arbetsmiljön. Allvarliga personskador är återkommande inslag varje månad i hamnen, och efter svåra olyckor och dödsfall har skyddsfrågan stor betydelse

för de anställda. Göteborgs Hamns olagliga beslut att egenmäktigt häva gällande skyddsstopp vållade därför starka reaktioner. Vid personalmöten möttes hamnarbetarnas konkreta kritik med intetsägande föreläsningar och ibland rena lögner. De båda fackliga organisationerna reagerade kraftigt mot hamnledningens åtgärder och uppförande. Hamn 4:ans medlemsmöten blev alltmer välbesökta. Fackföreningens lokaler på Sydatlanten fylldes av förbannade medlemmar och den vanliga lunken



Trailerlast.

ersattes av ett stort engagemang bland medlemmarna med krav på motdrag för att bemöta försämringarna.

Röstas för övertidsblockad

På ett välbesökt medlemsmöte våren 2007 beslutade Hamn 4:ans medlemmar att genomföra en övertidsblockad under midsommarhelgen för att tvinga arbetsgivaren till förhandlingsbordet.

Göteborgs Hamns ledning fortsatte ändå sin konfrontativa linje för att knäcka självförtroendet hos arbetsstyrkan och förhandlingarna rann ut i sanden. Kvällen före blockaden fick ett helt nattskift en formell varning efter att ha protesterat när deras arbetsplatsträff ställdes in. Arbetsgivarens avsikt med att ställa in nattskiftets personalmöte var att hamnarbetarna skulle hinna hantera mer gods innan varslet trädde i kraft. Varningarna utfärdades trots att skiftet efter avslutad arbetspass tackats för en stark arbetsinsats då fartyget kunnat avgå i tid.

Bojkott av frivillig övertid
Arbetsgivarsidans attityd bidrog endast till att skärpa konflikten och skapade en ovilja att ställa upp för en hamnledning som körde över de anställda gång på gång. Skift efter skift slutade nu helt att anmäla sig för övertidsarbete.

Tyst midsommar

Under midsommarhelgen fanns ingen schemalagd personal att tillgå och övertidsblockaden, som även respekterades av de Transportanslutna hamnarbetarna, stängde hamnen helt under två dygn. På måndagen

låg väntande fartyg längs hela kajbandet.

Göteborgs Hamns jurister svarade med att stämma Hamn 4:an inför Arbetsdomstolen på 1,3 miljoner kronor. De hävdade att fackföreningen brutit mot formella krav på att kalla till förhandling innan man vidtog stridsåtgärder, men framför allt menade de att aktionen fått ”oproportionella” konsekvenser för företaget.

Trots att något sådant krav på ”proportionalitet” inte finns i svensk lag, höll Göteborgs Hamn fast vid sin stämning. Skälen var troligen politiska: hamnledningens agerande stämde väl in i Svenskt Näringslivs pågående kampanj för att försvaga fackföreningarnas rätt att vidta stridsåtgärder genom krav på just ”proportionalitet” vid konflikter.

Historisk facklig enighet
Sensommaren 2007 började media uppmärksamma konflikten och skrev om hamnarbetarstyrkans övertidsbojkott och de allt större produktionsproblemen. Till en början var redaktionerna försiktiga i sina utlåtanden

SKILDRA FRÅN KAJEN



Vinterlandskap.

ett resolut kollektivt ställningstagande från blixtkårens sida snabbt skulle ha inneburit total katastrof för hamnproduktionen. Det hade tvingat företagsledningen att återvända till förhandlingsbordet och återgå till tidigare överenskommelser.

”Blixten” i centrum

Samtidigt var uppslutningen kring bojkotten betydligt lägre hos blixtkåren. De flesta fartygsavgångar klarades därför utan större förseningar under sommarens lågsäsong.

När budskapet om att avstå övertid spreds från mun till mun i hamnen blev många blixtarbetare osäkra på hur de skulle agera. Eftersom blixtarbetarna inte tillhör sammansvetsade arbetslag utan individuellt flyttas runt mellan hamndelarna, var förutsättningarna sämre för att resonera sig fram till gemensamma ståndpunkter. Att avstå allt övertidsarbete innebar också en helt annan uppföring än för ordinarie anställda med fast månadslön. Blixtarbetarna skulle under frivillig övertidsbojkott tvingats dela på en begränsad mängd dagtidspass och klara sig på mycket låga inkomster under oviss tid.

Samtidigt var det uppenbart att

men den mediala striden skulle snart komma att trappas upp. Bland hamnarbetarna fanns ett stort behov av information. Eftersom de båda fackens medlemmar tillsammans gjorde motstånd mot företagsledningen utan sina fackliga organisationer kom förslag på gemensamma, öppna möten. Inte sedan Hamnarbetarförbundets bildande 1972 hade de två fackförbunden kunnat lägga motsättningarna åt sidan och genomföra gemensamma arrangemang i Göteborg. Därför var det en historisk händelse när flera hundra hamnarbetare av olika fack-tillhörighet nu samlades flera gånger i månaden för att tillsammans ställa frågor och krav riktade till förhandlare från Hamn 4:an och Transport 2:an. Medlemmarna använde också mötena till att resonera sig fram till gemensamma ståndpunkter inför den närmaste framtiden.

Slitningar inom kollektivet

Blixtarbetarnas tvekan skapade irritation och spänning mellan de olika arbetargrupperna. Många ordinarieanställda uttryckte en viss besvikelse gentemot blixtkollegerna när deras tveksamma agerande förlängde konflikten.

Ett fåtal personer arbetade nu mer övertid än någonsin och menade att motståndet mot arbetsgivarens personalpolitik var meningslöst eller rentav destruktivt eftersom åtstramningarna var nödvändiga. En absolut majoritet av blixtkåren stödde dock de ordinarieanställdas bojkott men visste inte hur de skulle agera utifrån sina egna förutsättningar.

Historisk facklig enighet

Sensommaren 2007 började media uppmärksamma konflikten och skrev om hamnarbetarstyrkans övertidsbojkott och de allt större produktionsproblemen. Till en början var redaktionerna försiktiga i sina utlåtanden

Hamnarbetarförbundet och Hamn 4:an

SVENSKA HAMNARBETARFÖRBUNDET är en oberoende och traditionellt stridbar fackförening som står utanför LO. Avtalen i hamnarna har hittills alltid ingåtts av Transportarbetareförbundet medan Hamnarbetarförbundet har hindrats från att teckna kollektivavtal. Hamn 4:an och övriga lokalavdelningar är därför inte bundna av fredsplikt och har stor frihet att själva besluta om stridsåtgärder.

Genom stadgar och tradition är Hamnarbetarförbundet en fackförening som sätter demokrati och medlemsinflytande högt, bland annat genom att medlemsomröstningar alltid avgör om överenskommelser ska godtas eller förkastas. Hamn 4:an organiserar 80% av hamnarbetarna i Göteborgs Hamn. ■

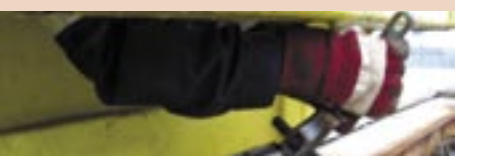
Blixtkåren

EXTRAANSTÄLLNING SOM blixtarbetare tillåts i princip bara inom stuveribranschen. Anledningen är att behovet av arbetskraft i hamnarna varierar kraftigt från dag till dag, beroende på vilka båtar som kommer in och vilken typ av gods de bär med sig eller ska lastas med. Den blixtanställda är formellt bara anställd just de timmar som han eller hon arbetar i hamnen. I övrigt saknar arbetsgivaren helt skyldigheter mot den anställda och blixtarbetare omfattas inte av Lagen om anställningsskydd (LAS) eller företrädesregler till fasta anställningar.

I Göteborg uppgår blixtkåren till mer än en fjärdedel av den 900 man starka hamnarbetarstyrkan.

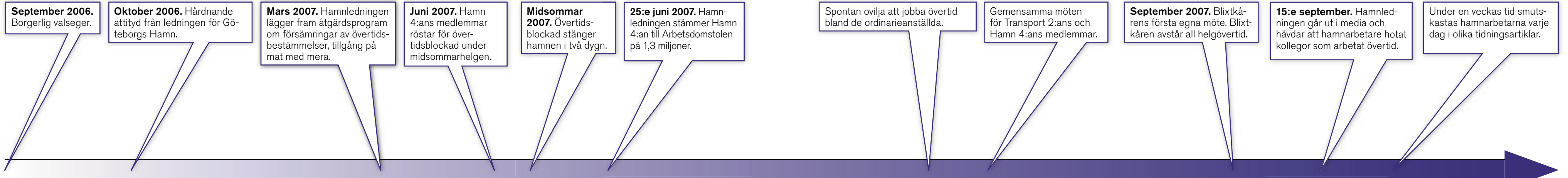
Uttagningen för såväl övertidsarbete som blixtarbete sker i Göteborgs Hamn enligt en överenskommelse med klara turordningsregler och öppna listor. Detta gör att den enskilde kan hävda sin rätt om hon eller han inte får jobba när behovet finns. Turordningslistan är central för hela blixterverksamheten eftersom den begränsar det ojämna beroendeförhållande till arbetsgivaren som finns för många timanställda. Blixtarbetare i hamnarna behöver inte som timanställda inom vården, skolan eller äldreomsorgen ständigt stå till arbetsgivarens förfogande eller vara chefen till lags för att undvika att fasa ut.

Lönen är också förhållandevis hög jämfört med andra arbetaryrken. När detta skrivs ger det centrala stuve-riavtalet 129 kronor i timmen. För en blixtanställd räknas varje arbetad timma utöver vardagarnas dagtid som övertidsarbete och ersätts vanligen med dubbel timlön. Många blixtarbetare har arbetat heltid på Göteborgs kajer i 20 eller 30 år, utan inkomst- och anställningstrygghet. ■



Fortsättning >

DETTA HAR HÄNT HAMNKONFLIKTEN STEG FÖR STEG



Fortsättning >

omtalat veckor i förväg och hundra personer – närmare hälften av den aktiva blixtkåren – var på plats. Diskussionen blev stormig. Många av de äldre blixtarbetarna hade varit med om tuffa konflikter tidigare, men de senaste årens stora nyanställningar gjorde att mer än halva salen upptogs av yngre hamnarbetare som aldrig varit med om något liknande. De äldre uppmanade mötesdeltagarna att vara försiktiga i sina ordval eftersom sannolikheten var stor att det som sades på mötet skulle sprida sig till cheferna i byggnaden bredvid. Konsekvenserna kunde bli allvarliga för enskilda som utmärkte sig, eftersom den blixtanställda saknar alla former av anställningsskydd.

Det första blixtmötet präglades av ovisshet. Kunde man överhuvudtaget fatta några beslut för hur kollektivet skulle agera? Många av deltagarna var dock otaliga att få fram klara gemensamma riktlinjer och diskussionen om hur blixtkåren kunde stödja de ordinaries initiativ levde sitt eget liv. Trots att deltagarna lämnade mötet utan att några beslut fattats fanns en enorm enighet om vad som måste ske framöver. Påföljande helg tänkte blixtkåren inte längre ställa upp för hamnledningen. Det fick vara slut på helgövertiden!

Enighet pressar ledningen

Inom några timmar spred sig nyheten från blixtmötet i hela hamnen.

Förväntningar och nervositet bland både hamnarbetare och chefer var märkbar dagarna innan helgen.

Blixtkåren utsattes för hårda påtryckningar från cheferna när dessa märkte att endast ett tiotal hamnarbetare hade anmält sig för helgarbete.

Man varnade för att det kunde riskera hela blixterverksamhetens framtid och att Göteborgs Hamn inte skulle glömma vilka som gjort ett bra intryck när det var tid för nya fastanställningar.

Reaktionerna från hamnarbetarna blev motsatta mot vad ledningen räknat med. Många yngre blixtarbetare protesterade högljutt mot hamnledningens verklighetsbeskrivning och övertidsrekryteringen gav närmast negativt resultat.

Helgen kom och hamnledningens misslyckande var ett faktum. Ledningens envisa vägran att förhandla seriöst med fackföreningarna hade tidigare gjort att produktionen blivit ineffektiv och försenad. När blixtkå-

ren nu lös med sin frånvaro under en intensiv helg kunde hamnen inte färdigställa båtarna överhuvudtaget. Särskilda avgångar fick prioriteras med de schemalagda arbetslag som fanns att tillgå. Måndagen veckan efter var hela det långa kajbandet belagt med fartyg, väntandes på stuve-ripersonal.

Smutskastningskampanj

Göteborgs Hamns ledning förhöll sig emellertid inte passiv. Under helgen dök det upp stora uppslag i lokal-tidningarna där förhandlingschefen Peter Svanberg hävdade att hamnarbetare som ville jobba övertid hotats av sina kollegor och fått sina bildäck sönderskurna.

När arbetsveckan började stannade produktionen snart både i containerterminalen och på ro/ro-kajerna. Arga hamnarbetare krävde svar från ledningen om varför de svartmålade sin egen personal i tidningarna och vilka bevis som fanns för anklagelserna. Den hårt pressade ledningen hävdade att de inte kunde styra vilka uppgifter journalister publicerade och gav vaga löften om att försöka balansera mediebilderna.

Krigsrubrikerna fortsatte dock varje dag den efterföljande veckan. Åkare hävdade att Hamnarbetarförbundet bedrev maffiaverksamhet medan redare och näringslivsrepresentanter förklarade att hamnarbetarna var överbetalda, arbetsskygga och levde under omoderna avtal. (Om lönerna: se faktaruta.) I tidningen Åkeri &

Transport (4-07) sa Skandiahamnens chef Tom Westman att företaget "... börjat sätta ner klackarna i marken för att stärka vår rätt att leda och fördela arbetet." Även det kommunala hamnbolagets politiskt tillsatta styrelse gav ett helt okritiskt stöd åt hamnledningens agerande.

Förhandlingschefen Svanberg talade nu även om för journalister vad hamnarbetarna länge misstänkt: konflikten handlade inte bara om mat och objektsstyrd övertid. Företaget ville införa beordrad övertid och avskaffa fackföreningarnas förhandlingsrätt vid schemaomläggningar. Allt detta bidrog till att ilskan bland de anställda växte.

Trycket ökar

Den ordinarieanställda personalen vidhöll närmast mangrant sin bojkott av övertidsarbete och blixtarbetarnas val att avstå från helgarbete hade gjort samtalstonen på arbetsplatsen



Containersurrning.

mycket mer öppen och kamratlig. Detta kom också till uttryck i samband med de stora fackliga informationsmötena.

Ett andra blixtmöte i slutet av september blev dock en besvikelse. Uppslutningen var betydligt lägre än på första mötet och stämningen bland de omkring 60 deltagarna var dämpad. Företagsledningens hot om repressalier mot hamnarbetare som agerade mot övertidsarbete hade delvis lyckats. Ändå stod det klart på mötet att det var självklart att inte anmäla sig för övertid nästkommande helg.

Inhyrd bemanningspersonal

Övertidslistan för helgen blev denna gång inte lika gapande tom, runt 35 man hade ställt sig till arbetsgivarens förfogande. Behovet var dock mycket

större än så. Trots att hamnledningen nu var bättre förberedd och hyrt in utbildad personal från bemanningsfirmor, blev det stora produktionsproblem. Flera avgångar fick ställas in eller skjutas upp. Många hamnarbetare såg ändå händelsen som ett misslyckande. Enigheten hade delvis gått förlorad och många började tveka om det var effektivt att avstå från övertidsarbete när företaget hyrde in bemanningspersonal.

Rederier till angrepp

Mediedrevet fortsatte med oförminskad kraft och två stora kunder sa i pressen att de lagt om varsin fartygslinje eftersom de inte ansåg att Göteborgs hamn längre var tillförlitlig. En av linjerna skeppade huvudsakligen pappersmassa från skogsbru-

var oförberedda och förmådde inte bemöta alla grundlösa påståenden som spreds. Stridsmoralen sjönk och en del hamnarbetare blev nedslagna av påhoppet och de många kritiska frågorna som följde från grannar och vänner.

När JKL-skandalen (se faktaruta) blev känd och hamnarbetarnas egna inlägg i debatten började dyka upp i tidningar förändrades dock förutsättningarna för striden ännu en gång. Många anställda hoppades att den kommunala uppdragsgivaren skulle tvinga hamnledningen att avgå, eftersom VD:n och hans närmaste chefer helt saknade förtroende bland de anställda. Denna förhoppning dog snabbt ut efter att det kommunala hamnbolagets politiskt tillsatta styrelse återigen uttalat sitt fulla stöd för hamnledningen.

Övertidsbojkotten hade dock bestått genom denna tuffa period, trots att tveksamma röster höjts.

Upptrappning från ledningen

Nu var läget återigen stabilt inom arbetarkollektivet. Hamnledningen beslöt efter dramatiska utspel att ta det första steget för att säga upp det lokala kollektivavtalet, Göteborgsbilagan. Hamnarbetarna lät sig dock inte oroas. Det lokala avtalet var visserligen något mer fördelaktigt för arbetstagarna på en del områden, men framför allt gav det arbetsgivaren betydligt bättre möjlighet att styra produktionen än riksavtalet. Hamnarbetarna synade efter någon månad

arbetsgivarens bluff och ålade sina fackliga representanter att slutgiltigt säga upp Göteborgsbilagan till årsskiftet. Hamnledningen fortsatte dock att tala om ett storslaget förändringsarbete och rev i fall efter fall upp gammal praxis som varit till gagn för arbetstagarnas arbetsmiljö. Arbetslagen flyttades ständigt runt mellan olika båtar i en produktion som blev alltmer kaotisk.

Många hamnarbetare ifrågasatte skälen till omläggningarna eftersom det var känt att massaindustrin hade problem med minskande produktion. Trots det innebar de förlorade fartygslinjerna att en viss oro spred sig bland de anställda. Hur långt var arbetsgivarna beredda att gå för att vinna striden?

Makten över arbetstiden

När vintern tog vid 2007 presenterade hamnledningen ett program som rörde alla delar av hamnverksamheten – "Det nya stuveriet" – för de fackliga organisationerna. Stora förändringar som ledningen tidigare bara antytt lades nu fram på papper. Arbetsgivaren gjorde klart att man ville kunna beordra övertid och schemalägga arbete på årets samtliga röda dagar. De ville också fritt, utan förhandlingar, kunna ändra

arbetslagens scheman när båtarnas turlistor ändras. Allt det här var avgörande angrepp på det riksomfattande Hamn- och Stuveriavtalet som svenska hamnarbetare uppnått genom årtionden av kamp. Att arbetstagarna här behållit en viss makt över schemaläggning har inneburit att arbetsgivarna i förhandlingar tvingats kompensera oregelbundna och obekväma arbetstider med högre ersättningar och längre ledighet. Göteborgs Hamn hade nu som målsättning att helt ta makten över arbetstiden.

Nya chefer och konsulter

"Det nya stuveriet" spred emellertid ingen panik bland de anställda eftersom det inte kunde förverkligas utan ett nytt avtal. Något som vållade viss oro var däremot de enorma summor Göteborgs Hamn lade på konsulter och nya tjänstemän till huvudkontoret. Administrationen svällde över alla breddar. Företaget anställde också nya förmän från hamnarbetarnas egna led och upprättade ytterligare arbetsledningsenheter för att kunna styra produktionen hårdare.

Den ökade kontrollen väckte visserligen irritation på kajerna men besparingarna uteblev. Hamnarbetarna visste att detaljstyrda rationaliseringar skulle misslyckas eftersom hamnproduktion är alltför beroende av arbetslagens egna yrkeskunna och ansvarstagande. Avskaffandet av betingen, som gjort att arbetslagen tidigare kunnat gå

Avskaffandet av betingen, som gjort att arbetslagen tidigare kunnat gå hem efter avslutad båt, skulle få konsekvenser

hem efter avslutad båt, skulle få konsekvenser. Tillsammans med att medinflytande och arbetsrotation tidigare bidrog åt gången mycket riktigt snart till att hamnarbetarna skruvade ner tempot till en mer normal arbetstakt. Personalen blev mindre, inte mer, flexibel av omflyttningar under alla ständiga störningar.

I väntan på vinterstormarna

Stuveriarbetet är till sin natur oregelbundet och under den mörkare halvan av året ställs detta på sin spets. Höst- och vinterstormar skapar stora och många förseningar som kräver en mycket flexibel arbetsstyrka för att inte fartygens snäva turlistor ska kastas omkull fullständigt. Under alla år har hamnarbetarnas vilja att ställa upp på övertid och obekväma arbetstider i hårt väder gjort att de

Fortsättning >



Hamnarbetarnas löner

DET MODERATA kommunalrådet Jan Hallberg påstod i GP 14 maj 2008 att hamnarbetarnas löner är "direktörmässiga".

Grundlönen för dagtidsarbetande hamnarbetare i Göteborgs Hamn är 22 450 kr/mån. De allra flesta hamnarbetarna arbetar dock enligt skift och scheman som inkluderar olika arbetspass på kvällar, nätter eller helger. Medellönen för heltidsarbetande hamnarbetare är därför, enligt Göteborgs Hamns egna uppgifter, 30 362 kr/mån. Hamnens verkställande direktör Magnus Kärestedt hade 2007 en månadslön på 123 000 kronor. ■

JKL-skandalen

I USA ÄR DET VANLIGT att företag hyr in särskilda firmor för att bekämpa facket. Dessa kallas "union busters". I en för Sverige unik åtgärd hyrde ledningen för Göteborgs Hamn under våren 2007 i hemlighet in det stora PR-företaget JKL, som bl.a. förre statsministern Göran Persson jobbar åt, för att i massmedia smutskasta hamnens anställda och bekämpa deras fackliga organisationer. Detta avslöjades när en journalist på Göteborgs-Posten berättade att han utnyttjats i hamnens mediekampanj. En tidigare kollega, som numera arbetade på JKL, hade under en längre tid sett till att plantera "nyheter" från Göteborgs Hamn hos Göteborgs-Posten. JKL-konsulten uppgav bl.a. att hamnarbetare skurit sönder bildäck för kollegor som jobbat övertid. Denna lögn publicerades sedan i flera stora tidningar.

Det var PR-byrån som samordnade arbetsgivarens uttalanden, debattinlägg och utspel för att föra ut hamnledningens syn på konflikten till allmänheten. Göteborgs Hamn är fortfarande förteget kring JKL och det är inte känt hur många miljoner smutskastningsprojektet kostade företaget och ägaren, Göteborgs Stad. ■

Med kluven tunga 1

Hösten 2007 påstod förhandlingschefen Peter Svanberg utan belägg att hamnarbetare trakasserat kollegor som arbetade övertid, skadat bilar med mera. Under ed i Arbetsdomstolen 13 maj 2008 förnekade han detta och skyllde på att han var felciterad i Göteborgs Posten. Dagen efter skriver den GP-journalist som skrev artikeln i september 2007 att han har intervjun på band. Där säger Svanberg bland annat att: "de gett sig på bilar... .. både genom knä i dörrar och andra saker också. Det är därför vi reagerat så starkt". ■

DETTA HAR HÄNT HAMNKONFLIKTEN STEG FÖR STEG

Hamnledningens förhandlingschef Svanberg säger i media att striden gäller beordrad övertid samt fackens rätt att förhandla om scheman.

Den kommunala hamnstyrelsen uttalar sitt stöd för hamnledningen.

Slutet av september 2007. Ett andra möte för blixtanställda med mindre uppslutning. Många avstår återigen helgarbete.

Företaget hyr in helt utbildad personal från bemanningsfirmor. Skyddsorganisationerna reagerar.

27:e september 2007. Två stora rederier säger i media att de lagt om sina transporter och flyttat ut fartygslinjer på grund av läget i hamnen.

29:e september 2007. Göteborgs-Posten avslöjar att hamnledningen hyrt in JKL för att plantera "nyheter" i pressen.

Oktober 2007. Hamnledningen presenterar "Det nya stuveriet".

30:e Oktober 2007. Hamnledningen tar första steget för att säga upp det lokala kollektivavtalet, Göteborgsbilagan.

Hamnarbetarna svarar genom att besluta att deras representanter skall säga upp Göteborgsbilagan från 1 januari 2008.

Fortsättning >

naturliga problemen kunnat lösas effektivt. Den kris som arbetsgivaren provocerat fram i hamnen hotade nu att ställa till stora svårigheter.

Stridsviljan hos blyxtkåren hade dock fått sig en törn efter att hamnledningen satt in bemanningspersonal för att ersätta utbildade och erfarna hamnarbetare. Någon månad efter det andra blyxtmötet arbetade blyxtarbetarna övertid i samma utsträckning som vanligt. Eftersom behovet av arbetskraft under kvällar, nätter och helger var större än någonsin övergick många till och med helt till övertidsarbete och spänningarna mellan ordinarieanställda och blyxtarbetare återuppgjordes.

I samband med större informationsmöten uttrycktes missnöje med att arbetarkollektivet var inbegriper i en kamp där alla inte kunde delta på lika villkor.

Nya besparingar, ny reaktion

Företaget informerade mot slutet av 2007 om kommande besparingar som innebar att ett stort antal övertidspass skulle förkortas. Strax därefter utmynnade diskussionerna på blyxtmöten och ute i hamnsektionerna i ett kollektivt ställningstagande från samtliga hamnarbetare. Den gemensamma kajprincipen blev: Vi stannar inte längre än utsatt tid!

Principen innebar inga överväldigande uppoffringar, utan endast att hamnarbetarna skulle gå hem från övertiden vid den från början utsatta sluttiden, oavsett om båten var färdig eller inte. Detta skulle ändå visa sig vara betydelsefullt.

"Kortskeppningar" och böter

När stormarna väl satte igång med försenade båtar som följd, räckte blyxtkåren inte till. Bolaget hyrde återigen in bemanningspersonal. Dessa saknade dock utbildning och vana av hamnarbete. Vissa uppfyllde inte heller hamnens egna krav på körkortsbehov. Bemanningspersonalens roll som verktyg för att avhjälpa arbetsgivarens självvärdade kris gjorde dem mycket impopulära bland hamnarbetarna. De togs ofta in på hamnområdet i bussar under tidiga morgontimmarna och förmännen var förtegnade om var de skulle arbeta. Säkerhetshänsyn gjorde det omöjligt för arbetsledarna att utnyttja dem i produktionen på samma sätt som hamnens egna rutinerade extranställda. Fartyg med utbildad bemanningspersonal ombord fick ofta lastas ineffektivt, däck för däck, för att minska olycksriskerna.

Personalbristen gjorde att ett antal fartyg varje vecka fick "kortskeppas" – avsegla utan att alla



Åretruntnöje.

last var ombord – och hamnen tvingades betala miljonbelopp i böter till sina kunder. Varken ordinarieanställda eller blyxtarbetare lät sig övertygas att stanna kvar efter utsatt arbetstid för att göra färdigt båtarna. Således tvingades arbetsgivaren snart, tvärt emot sin tidigare uttryckta intention, att förlänga övertidspassen. Men kortskeppningarna fortsatte i alla fall.

Trötthet i arbetarkollektivet...

Efter närmare ett halvår av kristillstånd började en viss trötthet sprida sig bland hamnarbetarna. Övertidsbojkotten utgjorde visserligen ingen tung ekonomisk börda för de flesta, men ständig vaksamhet och återkommande bråk i samband med arbetsgivarens rationalisering och manövrer skapade ett ansträngt arbetsmiljö. En arbetsplats där många tidigare hade trivts, präglades nu av en ständig dragkamp mellan arbetslagen och de förmän och mellanchefer som skulle genomdriva hamnledningens personalpolitik. Motsättningarna skapade först en starkare sammanhållning bland arbetarna, men striden tog på krafterna och många vantrivdes.

Innan julen 2007 växte också osäkerheten om hur effektiva missnöjesyttringarna var. Ledning, chefer och även en del förmän hävdade att den inte hade någon nämnvärd påverkan på företagets ekonomi. De försökte hålla skenet uppe, även under dagar och nätter när man led stora brister på både surrningsmanskaper, tallymän för containerkranarna och maskinförare. Förhandlingschefen beskrev kortskeppningar och försenade av-

gångar som triviala.

Rykten om att hamnledningen skulle avsättas av bolagets styrelse besannades inte och i förhandlingarna hände ingenting. Istället lade ledningen fram ett skambud som skulle tvinga den schemalagda personalen att arbeta på de flesta av årets röda dagar, utan riktig ekonomisk kompensation. Budet tillbakavisades enhälligt av närmare 200 samlade hamnarbetare under ett snabbkallat möte, men frustrationen var stor över att det inte gick att skönja ett slut på konflikten.

...men enigheten består

Att de ordinarieanställda skulle avbryta sin bojkott av frivillig övertid blev dock aldrig aktuellt. Efter sex månader hade många vant sig vid att ha mer fritid än tidigare och de alla flera var överens om att det vore ett svaghetstecken att backa när man hållit samman så länge. Den handfull fastanställda hamnarbetare som arbetade övertid förblev ensamma.

Hamnarbetarna hade vid det här laget börjat möta ett nytt problem. Den närmast oändliga tillgången på hållna skenet uppe, även under dagar och nätter när man led stora brister på både surrningsmanskaper, tallymän för containerkranarna och maskinförare. Förhandlingschefen beskrev kortskeppningar och försenade av-

hot mot både avtal och arbetstillfällena.

När jul- och nyårshelgerna kom visade det sig dock att blyxtarbetarna faktiskt ännu en gång nått en gemensam ståndpunkt inom kåren. Under de fem röda dagarna stannade alla utom ett fåtal blyxtarbetare hemma från jobbet, för att stödja övertidsbojkotten. Än en gång låg hamnen öde och en serie anlop ställdes in.

Göteborgsbilagan riven

Vid årsskiftet 2007/2008 fullföljde fackföreningarna den process som arbetsgivarens sida i hotfulla ordalag påbörjat. Göteborgsbilagan förpassades slutligt till historien och stuveriarbetet i Göteborgs Hamn skulle nu komma att utföras under det gällande riksavtalet för branschen.

En omfattande facklig informationskampanj med flygblad och möten gjorde tidigt klart för hamnarbetarna att skillnaderna inte var så stora mellan avtalen. De anställda förlorade ett antal lokala lönetillägg, men fick å andra sidan något högre helgersättning.

För arbetsgivaren skulle det bli värre. Den mycket begränsade rätt att beordra övertid som arbetsgivaren kunde utnyttja gällde i praktiken bara dem som arbetade schemalagd dagtid. Riksavtalet innehöll också en punkt som klargjorde att reglerna



Yrkesstolthet.

för övertidsarbete skulle regleras genom en lokal överenskommelse mellan fack och arbetsgivare. Eftersom någon sådan överenskommelse inte fanns, ansåg fackföreningarna att det skulle vara avtalsbrott om företaget tog ut fastanställd personal för övertidsarbete. Enligt fackföreningarnas tolkning upphörde den frivilliga, individuella övertidsbojkotten därmed, eftersom Göteborgs Hamn satt sig i en situation där personalen inte kunde arbeta mer än ordinarie arbetstid.

En öppning?

Redan i början av det nya året märkte fackföreningarnas förhandlare att någonting hänt. Motparten hade plötsligt börjat visa förhandlingsvilja och var beredda att diskutera återställande av de arbetsvillkor som gällt innan hamnkrisen. På de fackliga informationsmötena kämpade fackrepresentanterna tappert med att övertyga sina skeptiska medlemmar om att man faktiskt började komma någonstans.

96 förlorade miljoner 2007

I slutet av januari 2008 började uppgifter om hamnbolagets ekonomi att läcka ut. När årets första personaltidning skickades iväg till de anställda fanns beskedet att läsa svart på vitt. Hamnkrisen, de skenande konsultutgifterna och ledningens misslyckade rationalisering hade kraftigt försämrat det ekonomiska resultatet. Tidigare prognoser hade utlovat ägaren, Göteborgs kommun, en rörelsevinst på omkring 180 miljoner kronor för år 2007. Den faktiska slutsiffran

stannade på blygsamma 84 miljoner, 96 miljoner kronor mindre än väntat. Det dåliga ekonomiska resultatet förändrade helt förutsättningarna för hamnledningens kamp mot sina anställda. Det kommunala bolagets ägare behövde ha ett snabbt slut på striden.

Förhandlingarna mellan fack och arbetsgivarrepresentanter började fram och tillbaka. Positiva signaler följdes av nedslående bud om att arbetsgivarpartiet återigen grävt ner sig i skyttegravarna.

Företaget drev vid denna tidpunkt också fram ett utbildningsdokument som gav dem rätt att utbilda utomstående bemanningspersonal för hamnarbete. Detta uppfattades som ett stort problem av många av hamnens egna anställda, eftersom man på sikt ansåg att bemanningsfirmornas intåg kunde leda till avtalskonkurrens och lönedumpning. Hamnarbetarna var otaliga och en del av Hamn 4:ans medlemmar ville att avdelningen änyo skulle förbereda sig för strejk eller andra varslade stridsåtgärder.

Göteborgs Hamn öppnade under denna förhandlingsintensiva period för att dra tillbaka stämningen av Hamn 4:an inför Arbetsdomstolen. Den utsträckta handen från företaget drogs därefter tillbaka och kravet

höjdes till 1,6 miljoner. I april ångrade sig dock arbetsgivaren igen och gick ut till pressen med att skadestandsanspråken skrivits ned till 200 000 kronor.

Sejer!

En dag i mitten av februari 2008 upphörde de tidigare täta rapporterna från förhandlingsrummen. Hamn 4:ans representantskap är enligt stadgar och traditioner tydligt underställda medlemmarna och beroende av deras godkännande för att kunna godta nya avtal. Därför var nyhetstorkan från fackstyrelsen ett ovanligt inslag på Göteborgs kajer. Förväntningarna och spekulationer tog fart när Hamnarbetarförbundet och Transport därefter satte upp affischer om ett nytt gemensamt fackligt möte där hamnarbetarna skulle ta ställning till förhandlingsresultatet.

Några dagar senare hade minst 250 hamnarbetare samlats för mötet i hamnens gymnastikhall. Den breddfyllda salen fylldes av ett förväntansfullt sorl innan fackens förhandlingsdelegationer kom in. De båda fackordförandena genomgick av vad som hänt blev kort:

Arbetsgivaren hade gått med på en tillbakagång till de förhållanden som rådde innan midsommarhelgen 2007. I praktiken innebar detta att den förlorade objektstyrningen nu skulle ersättas med ett snarlikt uttagningssystem som garanterade solidarisk uppdelning av övertidspassen och förutsättningar för arbetslagsbeting. Matsalarnas öppettider skulle förlängas igen. Smörgåsarna för nattarbetande var tillbaka och övertidsmaten skulle bekostas av företaget. Med några mindre undantag hade hamnledningen backat från alla försämringar av arbetsvillkoren. Kravet på motprestation var att arbetarna skulle verka för en "normalisering" genom att upphöra med övertidsbojkotten. Den föreslagna tillfälliga överenskommelsen skulle gälla till slutet av april 2008 och skapa arbetsro medan förhandlingar pågick om ett nytt övertidsavtal för

Göteborgs Hamn.

Gymnastiksalen exploderade i roade utrop och applåder. Förslaget till överenskommelse antogs med förkrossande enighet. Ingen kunde tveka om att hamnarbetarna vunnit en stor seger mot en arbetsgivare som använt enorma resurser för att pressa

Fortsättning >

Med kliven tunga 2

I INTERJUET MED pressen har Göteborgs Hamns förhandlingschef Peter Svanberg förmedlat bilden av att allt schemalagt arbete på kajerna utförs på dagtid, mellan 7 och 16 på vardagar. Hamnledningen har också påstått att det är nödvändigt att schemalägga alla årets 18 röda dagar för att effektivt kunna hantera hamnverksamheten.

Samtidigt skickade Göteborgs Hamn ut en folder till kunderna tillsammans med 2007 års bokslut, där den nuvarande hamnproduktionen beskrevs med orden "365 dagar/år, 24h/dygn, 7 dagar/vecka"

Sanningen är att det idag finns drygt 100 olika arbetspass i Göteborgs Hamn, vilka omfattar veckans alla dagar och dygnets alla timmar. De alla flesta hamnarbetarna jobbar enligt scheman med obekväma arbetstider. I många år har ankommande båtar också lossats och lastats med full bemanning på julafton, nyårsdagen, midsommarafton och alla andra röda dagar. Striden i hamnen handlar alltså inte om några påstådda flexibilitetsproblem, utan endast om att arbetsgivaren genom avtalsändringar vill stärka sin maktposition gentemot hamnarbetarna. ■

Med kliven tunga 3

EN AV DE FÖRSTA och mest provocerande saker hamnledningen gjort under striden var att kraftigt dra ner öppettiderna i matsalarna och avskaffa den sk "nattmackan". Till personalen förde de fram argument om att hamnarbetet inte längre är särskilt fysiskt ansträngande eller oregelbundet. Därför var det "inte försvarbart" att tillhandahålla lagad mat under sena kvällar, nätter och helger.

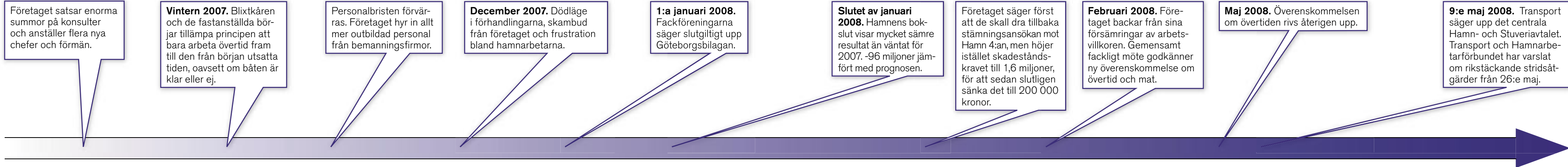
Samtidigt försökte Göteborgs Hamn att bli momsbefriade för företagets matkostnader. När hamnbolaget förde sin talan inför myndigheterna var arbetsgivarens verklighetsbeskrivning en helt annan:

"Hamnarbetare arbetar under speciella villkor beträffande bland annat arbetstider, skiftarbete, oregelbundna tider och raster. Det går under dessa förhållanden inte att bedriva hamnverksamhet utan att erbjuda personalen att äta i matsalar inom hamnområdet med servering av mat. Då skiften ofta är långa och arbetet fysiskt krävande är det också viktigt att lagad mat tillhandahålls i särskilt stora portioner."

(Ur Regeringsrättens dom i Mål nr 3530-07)

Göteborgs Hamn begärde senare att detta mål skulle hemlighetsstämpas så att uppgifterna inte skulle nå allmänheten, men Regeringsrätten avslag yrkandet i sin dom i början av maj 2008. ■

DETTA HAR HÄNT HAMNKONFLIKTEN STEG FÖR STEG





Järnvägshantering.

Fortsättning >

dem tillbaka. Stoltheten bland alla de som på ett eller annat sätt engagerat sig i kampen på arbetsplatsen gick inte att ta miste på.

Kreativa omtolkningar

Överenskommelsen var en viktig del-seger som många kände glädje över och leendena spred sig när förhandlingschef Svanberg, som tidigare sagt att försämringarna var "huggna i sten", tvingades förklara för Göteborgs-Posten varför företaget backat.

Ute i produktionen tillämpades samtidigt fortfarande samma diktande ledarstil som tidigare på många ställen. Hamnstriden hade gjort att tjänstemän och chefer hamnat i ständiga konfrontationer med personalen. Även om striderna nu var överflödiga hade en del svårt att bryta gamla mönster och hitta nya arbetsuppgifter till sig själva. Den stora operativa arbetsledning som byggts upp i Älvsborgshamnen under krisen gjorde snart egna omtolkningar av de nya reglerna. Det skulle dröja flera veckor innan det nya regelsystemet började fungera som det var avsett och problemen med tjänstemännens egna kreativa omtolkningar av överenskommelsen återkom sedan med jämna mellanrum.

Tillfälligt lugn

Även om situationen i Göteborgs Hamn under mars och april 2008 var lugnare och produktionen fortlöpte mer effektivt än på länge, så återstod många problem att lösa. De anställda visste att hamnledningen snart skulle göra nya försök att förbättra företagets vinst. Ute bland hamnarbetarna fanns inget som helst förtroende kvar för varken hamnens VD Magnus Kårestedt eller förhandlingschefen Peter Svanberg.

Övertidsbojkottens slut innebar inte heller att enskilda hamnarbetare plötsligt glömt hur chefer, förmän och kollegor agerat under den uppkomna situationen. Efter hårda strider dröjer sig många personliga motsättningar kvar.

Ledningen till ny offensiv

I början av maj 2008 fanns fortfarande ingen långsiktig överenskommelse för Göteborgs Hamns övertidsuttagning eller andra lokala frågor. Hamnledningen trappade upp sina försök att omtolka rådande överenskommelser och avtal.

I Älvsborgshamnen betraktades plötsligt överenskommelsen från februari som ett stöd för att godtyckligt variera övertidspassens längd, trots fackliga protester. De lokala förhandlingarna om en ny Göteborgsbilaga ledde ingenstans eftersom ledningen vägrade kompromissa.

Inslaget av bemanningspersonal i hamnmiljön kvarstod också som ett irritationsmoment. Under mars och april gavs utomstående firmor företräde till särskilda arbetstillfällen i Älvsborgshamnen på bekostnad av hamnens egen personal. Detta var ett nytt brott mot hamnledningens egna skriftliga löften. Cheferna hade tidigare garanterat att utomstående arbetskraft aldrig skulle användas för att tränga undan hamnarbetarna från deras egna jobb.

Göteborgsstriden – igen

Under den andra veckan i maj vände sig Göteborgs Hamns ledning återigen till tidningarna och aviserade nya förändringar. Denna gång för-

klarade ledningen att de givit upp försöken att nå ett lokalt avtal och för andra gången på ett år sagt upp överenskommelsen kring övertidsarbete. Uppgårelsen med fackföreningarna hade kastats i papperskorgen och bolaget tänkte fortsättningsvis bara tillämpa sådana delar de själva gillade.

Det innebär att övertidsuttagning i Göteborgs Hamn idag är oreglerad, utanför gällande avtal. Trots att riksavtalet uttryckligen fastslår att det ska finnas en lokal överenskommelse

mellan fack och arbetsgivare tar hamnledningen helt enväldigt och godtyckligt ut övertidsarbetande för natt- och helgarbete. Övertidspassen har återigen skurits ner kraftigt. Avtalslöst arbete är givetvis oacceptabelt på svensk arbetsmarknad och hamnfacken kommer att tvingas agera kraftfullt angående övertidsarbetet i hamnen om inte situationen förändras.

Avtalslöst tillstånd

Sedan årsskiftet har händelserna i Göteborg utspelat sig mot bakgrund av centrala förhandlingar om det rikstäckande Hamn- och Stuveriavtalet. Inte heller centralt har Transportarbetarförbundet och Hamnarbetarförbundet – som deltar som observatör – kunnat komma överens med arbetsgivarna i Sveriges Hamnar.

En avgörande fråga rör paragraf 4b i det centrala avtalet som reglerar arbetsgivarens rätt att ändra arbetstiderna för olika scheman. I många år har det rätt samsyn mellan fack och arbetsgivare om att omläggningar av schematider ska ske efter förhand-

lingar. Idag tecknas i Göteborg exempelvis separata avtal där lön, tillägg och arbetstider fastslås för ett visst schema innan detta träder i kraft.

Nu har hamnbolagen plötsligt ändrat position. I Södertäljes hamn har ledningen hävdats att anlöpen i hamnarna fortsättningsvis ska betraktas som färjetrafik, vilken omfattas av andra regler. Detta innebär enligt arbetsgivarnas nytolkning av avtalet att man inte längre behöver förhandla med facket om löner och arbetstider när båtlinjernas turlistor ändras och scheman måste läggas om. Målsättningen för arbetsgivarna är att helt avskaffa hamnarbetarnas begränsade inflytande över arbetstidens förläggning.

Efter flera månader av resultatlösa förhandlingar med arbetsgivar sidan om paragraf 4b, sade Transport den 9:e maj 2008 upp Hamn- och Stuveriavtalet. Stuveribranschen är därför försatt i ett avtalslöst tillstånd och både Transport och Hamnarbetarförbundet har varslat om övertidsblockad och andra stridsåtgärder från midnatt 26:e maj. Hamnarna står nu alltså inför en konflikt som omfattar alla Sveriges hamnarbetare, vilket kan få kännbara konsekvenser för hela den svenska exportindustrin.

Solidaritet inför framtiden

Hamnstriderna är alltså långt ifrån över och en kortare period av relativt lugn för Göteborgs hamnarbetare har nått sitt slut. Därför vill vi nu ta tillfället i akt och tacka alla fackföreningar och arbetargrupper runtom i Sverige och världen som visat solidaritet med hamnarbetarkollektivet i Göteborg under ett år av svår press. Vi hoppas på fortsatt stöd i stundande strider för att försvara vårt begränsade inflytande på arbetsplatsen. Vi avser återkomma med mer information om händelseutvecklingen på kajerna framöver. ■

Förhandlingarna om paragraf 4b gav inget resultat. Avtalslöst tillstånd råder och facken har varslat om rikstäckande stridsåtgärder

STUVERIARBETAREN

ges ut på uppdrag av Svenska Hamnarbetarförbundet avdelning 4

Redaktion:

Hasse Kindgren, ansvarig utgivare
Erik Helgeson
Lasse Henriksson

Grafisk form:

Andreas Bohlin



AVD. 4 GÖTEBORG