

Svenska Hamnarbetarförbundet tar ansvar

I en debattartikel i Dagens Industri den 20.4 2009 ondgör sig Urban Bäckström, vd i Svenskt Näringsliv och Peter Jeppsson, vd i Sveriges Hamnar och Transportgruppen, över Svenska Hamnarbetarförbundet i allmänhet och vår avdelning 4 i Göteborg i synnerhet. Det som utlöst detta vredgade utfall mot det förbund som åtminstone hälften av Sveriges hamnarbetare valt att tillhöra är den konflikt i form av en mycket begränsad strejk som idag brutit ut i Göteborgs hamn.

Svenska Hamnarbetarförbundet bildades 1972 då drygt 900 norrländska hamnarbetare uteslöts i Svenska Transportarbetareförbundet av dess dåvarande ordförande Hans Ericsson. Förbundet är alltså inget utbrytarförbund. Hamnarbetarförbundet har därefter stärkt sin ställning för att idag organisera minst hälften av landets hamnarbetare och har i många hamnar som Göteborg, Helsingborg, Karlshamn, Stockholm, Sundsvall och Bottenvikens hamnar en helt dominerande ställning.

Hamnarbetarförbundet är inte bundet av kollektivavtal och därmed sammanhängande fredsplikt men detta är inte en situation vi valt utan som tvingats på oss av arbetsgivarförbundet och Svenska Transportarbetareförbundet vilka exkluderat Hamnarbetarförbundet från det rikstäckande hamn- och stuveriavtalet. Det kan vara värt att påminna om att förbundet 1974 och 1980 genomförde landsomfattande strejker med huvudsyfte att få teckna kollektivavtal samt 2005 en övertidsblockad. Ett närmande mellan de tre involverade parterna skedde i samband med 2008 års avtalsförhandlingar men tyvärr sprack detta av skäl vi inte behöver gå in på här. Sammanfattningsvis så har alltså Hamnarbetarförbundet under hela sin existens haft som målsättning att teckna kollektivavtal.

Då vi i Hamnarbetarförbundet exkluderats från kollektivavtalet, och därmed inte inkluderas i den svenska modellen, har ett fåtal gånger inte funnits någon annan väg för oss att företräda våra medlemmar än att ta till konfliktvapnet men detta har skett med största varsamhet och endast ett fåtal gånger. Vid fyra tillfällen under 2000-talet har korta arbetsnedläggelser skett som protest mot EU: förslag till hamndirektiv och vid två av dessa tillfällen tillsammans med Transportarbetareförbundet. 2005 genomfördes under en helg en övertidsblockad samt en sådan i Göteborg vid midsommar 2007. Detta om vårt förbunds flitiga användande av konfliktvapnet. Vi har inte begärt att få diktera villkoren i hamnarna utan att få vara fullvärdig avtalspart med möjlighet att på det sättet ta tillvara våra medlemmars intressen.

Göteborgs Hamn AB har varslat om att man avser säga upp 130 hamnarbetare. Man kan idag inte hitta någon arbetsbrist i Göteborgs hamn; blix (timanställda) används varje dag, liksom övertid. När dessutom Göteborgs Hamn AB deklarerade att man inte avsåg att förhandla om uppsägningarna med Hamnarbetarförbundet, som organiserar tre fjärdedelar av hamnarbetarna i Göteborg och så gott som samtliga av de 130 som kan komma ifråga för uppsägning, återstod ingen annan möjlighet att företräda våra medlemmars intressen än att varsla om konflikt. Denna konflikt är dessutom begränsad så att i genomsnitt 100 hamnarbetare efter ett rullande schema strejkar varje dag under innevarande vecka. Detta är alltså färre än de 130 som Göteborgs Hamn AB har för avsikt att göra sig av med.

Det orimliga i regelverket på arbetsmarkanden är inte att, som Bäckström och Jeppsson skriver, en utbrytarfackförening tillåts ställa sig vid sidan av regelsystemet utan att den modell som tillämpas utesluter ett förbund som organiserar den absoluta majoriteten av de anställda, som fallet är i Göteborgs hamn, från möjligheten att företräda sina medlemmar i regelrätta

förhandlingar. Detta är helt enkelt en demokratisk brist i den s.k. svenska modellen som utgår från att det är ett LO-förbund som organiserar i, i detta fall, hamnarbetarna. När så inte är fallet fallerar modellen.

Svenska Hamnarbetarförbundet har aldrig strävat efter ett eget separat avtal skilt från det Transportarbetareförbundet idag tecknar. Det enda realistiska är att de två fackförbunden gemensamt tecknar avtalet. Men under tiden finns inget som hindrar medlemsföretagen i Sveriges Hamnar att agera som man i de flesta fall gjort tidigare; man realförhandlar med såväl Hamnarbetarförbundet som Transportarbetareförbundet men det senare förbundet skriver på den uppgörelse man kommer fram till. Enligt lag och avtal måste våra arbetsgivare förhandla med Transportarbetareförbundet men det finns inget som hindrar dem från att göra det också med Hamnarbetarförbundet.

Det är inte Hamnarbetarförbundets agerande som förorsakat den beklagliga situationen i Göteborgs hamn utan arbetsgivarens. Vi är måna om den svenska hamn- och stuverinäringen; det är nämligen där vi hämtar vårt levebröd och vi är alltså beroende av väl fungerande företag som genererar ett gott resultat som vi kan ta del av. I den ekonomiska krissituation som samhället nu befinner sig i borde man förvänta sig att, inte minst, näringslivets företrädare uppträder men sans och måtta. Istället har man valt en provokativ och odemokratisk väg genom vilken man förvägrar Hamnarbetarförbundets medlemmar att företrädas av den fackliga organisation de valt att tillhöra.

Björn A. Borg

Förbundsordförande, Svenska Hamnarbetarförbundet