

Frågor & svar om konflikten med APM Terminals i Göteborg

Konflikten började då APMT fick en ny ledning som började tillämpa arbetar- och fackfientlig personalpolitik. Det ledde till att Unionen la ner sin klubb, Ledarnas klubb blev passiv och även Transportklubben (minoritetsfack bland hamnarbetarna) har vittnat om att det blev svårare att bedriva facklig verksamhet. APMT nonchalerade regler i semesterlagen och föräldraledighetslagen etc. Sen meddelade de att Hamns skyddsombud inte längre skulle respekteras som skyddsombud. Sen slutade de förhandla med Hamn4an.

Hamnarbetarförbundet organiserar majoriteten av hamnarbetarna i Göteborgs hamn och i Sverige som helhet, sedan mer än 40 år.

Vi får många frågor kring den här konflikten. Här svarar vi på de vanligaste.

➤ Vilka är Hamnarbetarförbundets krav i konflikten från början?

Efter att ha skalat ner på en lista med 11 punkter som förhandlades om med företaget, så är det nedanstående sex punkter som medlemsmötet i april 2016 enades om att ta strid för.

- **Garanterå våra fackliga rättigheter att fritt utse förhandlingsdelegationer och att hålla medlemmarna informerade om pågående förhandlingar.** Inga fler sanktioner mot fackliga företrädare eller angrepp på fackföreningarnas interndemokrati.
- **Respektera rätten till våra jobb.** Ingen mer godtycklig delegering av hamnarbetarjobb till andra yrkesgrupper i försök att spara pengar eller kringgå säkerhetsregler.
- **Respektera ingångna överenskommelser och kollektivavtal.** Ingen mer förhållning av utlovad kompensation till de hamnarbetare som arbetade extraskift vid den senaste schemaomläggningen (2015).
- **Sluta utnyttja sjuka och äldre blixtanställda för att utpressa hamnarbetarkollektivet.** Inga fler ultimatum om fredsplikt utan kollektivavtal eller försämrade arbetsvillkor som motkrav för att uppfylla utlovade sociala åtaganden.
- **Återuppta det systematiska arbetsmiljöarbetet.** Ingen mer utestängning av våra skyddsombud från riskanalyser och haveriutredningar.
- **Följ semesterlagen och Föräldraledighetslagen.** Inga fler försenade besked eller olagliga avslagsbeslut som skapar stress för hamnarbetarfamiljer.

➤ **Vad menar svenskt Näringsliv när de säger att det finns en lucka i lagen?**

Arbetsgivarna vill ha en lagändring som innebär att en fackförening inte ska kunna strejka om kollektivavtal med en annan part finns på arbetsplatsen. Det är ingen lucka i lagen, utan tvärtom en förutsättning för fackets legitimitet på alla arbetsplatser. Svenskt Näringslivs förslag skulle öppna upp för möjligheten att skriva avtal med vilka som helst på en arbetsplats oavsett om det är ett majoritetsfack eller ett med endast chefens brorson som medlem, och omöjliggöra för övrig personal att bedriva fackligt arbete.

➤ **Kräver Hamnarbetarförbundet att få skriva kollektivavtal?**

Nej. Hamnarbetarförbundet har under många år kunnat nå godtagbara lösningar med arbetsgivare trots att de inte är avtalspart, och så är det även nu i många hamnar. Konflikten har inte handlat om kollektivavtal. Men eftersom APMT har hänvisat till att Hamn4an inte har kollektivavtal, som skäl till att nonchalera dem som fackförening, har båda parter, och medlarna, tagit upp kollektivavtal som en möjlig väg att lösa upp den låsta situationen. Det har alltså inte varit konfliktfrågan utan snarare lösningsfrågan. Det viktiga för APMT är att Hamn4an ska åläggas fredsplikt, medan Hamn4an kräver att få fulla rättigheter som avtalspart, om de ska gå med på fredsplikt. Helst ett trepartsavtal tillsammans med Transport (inte unikt på arbetsmarknaden) men även andra kompromissförslag har lagts fram av Hamn4an.

➤ **Varför vill ni inte teckna hängavtal?**

Ett hängavtal innebär att man inte har den rätt till inflytande över avtalet som avtalsskrivande part har, men man är ändå bunden till fredsplikt och övriga åtaganden. Hamnarbetarförbundet säljer sin fredsplikt till samma pris som Transportarbetarförbundet gör, dvs till samma rätt till inflytande.

➤ **Vilka nya omständigheter har tillkommit efter att de första kraven formulerades?**

Flera ytterligare frågor och kontroverser har uppstått, men här kommer de största. APMT har varslat om uppsägning av ett stort antal fast anställda och vikarierande hamnarbetare. APMTs VD har sagt i intervju att han inte tycker om 80-20-avtalet, dvs den befintliga uppgörelsen om att 80% av hamnarbetarna ska ha riktiga anställningar, han skulle hellre vilja ha tvärtom. Dvs 20% riktiga anställningar och 80% extraanställda eller blixtp som de kallas i Göteborg. Blixtp är för övrigt undantagna från LAS och kan jobba utan riktig anställning hur länge som helst.

APMT sade ensidigt upp överenskommelsen som alltså inte gäller längre. Nästan alla som blir berörda av uppsägningar är medlemmar i Hamn4an, men Hamn4an förvägras att förhandla och får inte ens se turordningslistan.

Övertidsblockaden från Hamn4ans sida borde inte vara ett stort problem eftersom APMT har hävdlat stor övertalighet och, som sagt, varslat stort. Men nu har APMT svarat med lockout kvällar och nätter, som slår långt hårdare mot hamnverksamheten än det som Hamn4an sammanlagt gjort under hela konflikten.

➤ **Bryter APMT mot lagen?**

En del saker APMT har gjort är lagbrott, annat inte. Hamn4an har under konfliktens gång fått företaget att rätta till en del av de fel som begåtts. De har också stämt

APMT för vissa lagbrott. Men sammantaget handlar det om att stå upp mot unionbusting-metoder. När APMT får en fackförening (Unionen) att helt enkelt ge upp och lägga ner sin lokala klubb eller när de ensidigt säger upp en överenskommelse om att 80% av arbetarna ska ha riktiga anställningar, så är det inget som löses i AD.

➤ Varför samarbetar ni inte med Transportarbetarförbundet?

Hamnarbetarförbundet har en bra relation med Transport i de andra terminalerna i Göteborg (RoRo-terminalen och bilhamnen som inte drivs av APM Terminals) och på många håll i landet. I containerterminalen är det svårare, mycket för att företaget försöker spela ut fackföreningarna mot varandra. Vi skulle gärna ha ett bättre samarbete med Transport även där. Även deras medlemmar drabbas ju av företagets personalpolitik.

Just nu kan vi bara konstatera att det inte finns förutsättningar för att t ex begära sympatiåtgärder från Transport i konflikten, för de är helt enkelt inte intresserade av att genomföra några sådana. De vill inte heller samarbeta kring årets avtalsförhandlingar om man ser till det större perspektivet.

➤ Vad tjänar en hamnarbetare?

Konflikten har aldrig handlat om lönenivåer. Hamn4an har ju varit inblandad i förhandlingar om löner, scheman etc i många år och står bakom de avtal som slutits även om de inte varit undertecknande part.

Lönen för en hamnarbetare ligger på ca 29 000 i månaden. Arbetstider varierar. I vissa hamnar är det mycket skiftarbete medan det i andra hamnar bara är dagtidsarbete. Tillägg på lönen finns för övertidsarbete, olika OB-tider och för olika arbetsuppgifter, t ex köra vissa maskiner mm.

Skillnaden mellan företagets vinstnivåer och personalens lönenivåer i Sverige har ökat mer och mer under de senaste 20-30 åren. I hamnarna har man lyckats bättre med att stå emot den utvecklingen än i många andra branscher. Vi försöker vara på tårna såhär i avtalstider och erbjuda våra sympatier och stöttning till andra yrkesgrupper så att fler kan få upp sina lönenivåer. Vi har t ex gått ut och stöttat Fastighets och HRF under våren.

➤ Varför är inte Hamnarbetarförbundet med i LO?

Hamnarbetarförbundet har tidigare sökt inträde i LO, men fick nej därför att Hamns stadgar innehåller regler som LO inte kunde acceptera att ett medlemsförbund har. Ex: "Grundvalen i Hamnarbetarförbundet är medlemmarnas bestämmanderätt; alla viktiga beslut om avtal och konflikter fattas av berörda medlemmar och alla funktionärer väljs för begränsade mandatperioder av medlemmarna i öppna och demokratiska val."