

SVENSK

# HAMNTIDNING

40 år

1968-2008

SPECIALUTGÅVA - NUMMER 3 - 2008



**STREJK:**  
Transport nobbar ökad sysselsättning

# INFORMATION FRÅN SVERIGES HAMNAR TILL ALLA ANSTÄLLDA

Efter en tids gemensamma överläggningar mellan Svenska Transportarbetareförbundet och Sveriges Hamnar, fick parterna den 21 maj ett bud från medlarna. Sveriges Hamnar accepterade budet i sin helhet. Transport avfärdade förslaget och därmed trädde den varslade övertidsblockaden i kraft fr.o.m. måndag 26 maj.

Den 29 maj kom så ett förstärkt varsel om total nedläggning av arbetet i Stockholm, Wallhamn och Varberg.

Oenigheten gäller två frågor: lönenivån och vem som ska ha sista ordet när det gäller att göra arbetstidsscheman, d.v.s. § 4B i Stuveriavtalet.

## Om lönenivån

Medlarbudet som Transport sade nej till innehöll följande:

En lönehöjning på cirka 10,2 % under tre år.  
+700 kronor/månad fr.o.m. 2008-08-01  
+800 kronor/månad fr.o.m. 2009-07-01  
+1 000 kronor/månad fr.o.m. 2010-07-01

Sammanlagt ger avtalet en grundlön på c:a 25 000 kronor från 2010 och ett retroaktivt engångsbelopp på 3 700 kronor på årets juniön.

Dessutom ingick en anpassning till pensionsöverenskommelsen mellan Svenskt Näringsliv och LO gällande höjning av nuvarande tak. Detta innebär ett genomsnittligt tillskott på 11 000 kronor per person och år till pensionsavgiften.

Förslaget innehöll därmed löneökningar

väl i nivå med vad Transportarbetareförbundet gjort upp om på sina andra avtalsområden.

## Om arbetstiden § 4B

Nuvarande skrivning säger att förläggning av ordinarie arbetstid till annan tid än 7.00-16.30 måndag-fredag, får ske efter överläggningar mellan parterna. Detta är en motsvarighet till skrivningarna i Medbestämmandelagen, att sådana förändringar ska föregås av förhandlingar mellan parterna.

Det har hela tiden varit, är och kommer att vara en grundinställning från oss som arbetsgivare i Sveriges Hamnar att ha förhandlingar om sådana här för våra medarbetare så viktiga frågor.

Här hävdar Transport att vi har ändrat oss och försöker tvinga igenom nya scheman, att vi skulle ha blivit aggressiva. Detta är inte sant. Vi vill bara följa det avtal som finns, sitta ner i överläggningar och försöka komma överens. Dock är det så att om vi inte kommer överens måste arbetsgivaren bestämma. Det är hans ansvar att driva verksamheten, så är det idag och så kommer det alltid att vara, i hamnarna såväl som i alla företag. Detta är inget unikt, det sker på hela arbetsmarknaden, att arbetsgivaren beslutar om arbetstiden efter diskussioner med berörda fackliga organisationer.

Tvärtom är det Transport som vill ändra skrivningen till överenskommelse istället för överläggning och därmed skaffa sig ett veto mot schemaändringar. I yttersta fall innebär detta att ett nytt avtal måste förhandlas fram för varje nytt fartyg som

anlöper någon av våra svenska hamnar, annars kan fartyg tvingas vänta vid kaj med stora kostnader för industri och slutkonsumenter.

I det medlarbud som Sveriges Hamnar sade ja till men som förkastades av Transport, fanns ett förslag att tillsätta en partsammansatt grupp med en opartisk ordförande för att tillsammans diskutera branschens viktiga framtidsfrågor. Även detta förslag förkastades av Transport.

Liksom i många andra branscher kräver våra kunder och den svenska industrin att vi ska tillhandahålla service under de flesta av dygnets timmar, året runt. Det kommer vi även i fortsättningen att försöka lösa genom att medarbetare, mot extra ersättning enligt avtalet, väljer att arbeta på olika skift.

Tvärtom vill vi genom ökad schemaläggning och ett minskat övertidsuttag skapa bättre förutsättningar för våra medarbetare att kunna planera sina liv och kunna anställa ytterligare ett tusental personer. Det är också ett sätt att öppna för en ökad mångfald inom våra hamnar, exempelvis fler kvinnor och fler småbarnsföräldrar. Att i längden ha ett upplägg som bygger på att vi ska lösa kvälls- och helgarbete med övertid, är möjligen kortsiktigt lönsamt för ett litet antal personer som är beredda att offra sin fritid. Men för det stora flertalet är det naturligtvis bättre att vi tillsammans ska skapa en bra arbetsplats.

## SVENSK HAMNTIDNING

SPECIALUTGÅVA - NUMMER 3 - 2008

SVENSK HAMNTIDNING ÄGS OCH GES UT AV

Sveriges Hamnar

Box 5384

102 49 Stockholm

Tfn 08-762 71 00

www.sverigeshamnar.se

ISSN

0346 - 2110

ANSVARIG UTGIVARE

Mikael Castanius

mikael.castanius@transportgruppen.se

Tfn 08-762 71 90

PRODUKTION

Hot Coffee Kreativitetsbyrå AB

Box 422

651 10 Karlstad

Tfn 0735 - 16 16 11

sverigeshamnar@hotcoffee.se

ANNONSFÖRSÄLJNING

Fronthill Media AB

Annika Olsson

annika@fronthillmedia.se

Tfn 08-545 517 30

LAYOUT

Arman Teimouri

OMSLAGSBILD

Oleg Prikhodko

TRYCK

Sörmlands Grafiska, Katrineholm 2008

Miljöcertifierat tryckeri enligt ISO 14001

UPPLAGA

6000 ex

PRENUMERATIONER

Christina Gisselberg

christina.gisselberg@transportgruppen.se

Tfn 08-762 71 51



Peter Jeppsson, VD Transportgruppen, anser att Transport använder konflikträtten på ett alltför världslost sätt.

TEXT: PETER INCAJERSSON. FOTO: ARMAN FERROURI

## TRANSPORT NOBBAR ÖKAD SYSSELSÄTTNING

TransportGruppens VD Peter Jeppsson är den som är högst ansvarig för de aktuella avtalsförhandlingarna mellan Sveriges Hamnar och Transport. Förhandlingarna har pågått i ett par månader, men den 26 maj inledde Transport en övertidsblockad och nyanställnings- och inhyrningsblockad i samtliga hamnar. Transport har dessutom varslat om total arbetsnedläggelse (strejk) i Stockholms hamn samt Varbergs hamn och Wallhamn från den 13 juni.

### Varför har förhandlingarna lett till konflikt mellan er och Transport?

Det kan vara viktigt att först förstå bakgrunden. Under många år har vi fört diskussioner med de fackliga representanterna om hur vi ska säkra framtiden för de svenska hamnarna. Vi har pratat om hur vi ska tillfredsställa våra kunders krav och hur vi ska möta den allt starkare konkurrensen från utländska hamnar. Vi har haft otaliga konferenser, seminarier och middagar för att diskutera detta, och vi har i stort varit helt överens med Transport om hur vi ska agera i framtiden.

Men, så fort vi sätter oss i avtalsförhandlingar är denna samsyn som bortblåst. Facket tar flera steg tillbaka och vi

möts av en mycket hård och oförsonlig attityd från Transport's förhandlingsdelegation.

### Vad handlar konflikten egentligen om?

Vi vill fortsätta med samma skrivningar som vi har haft i tidigare avtal, d.v.s. att arbetsgivaren leder och fördelar arbetet. Transport kräver nu att man ska förhandla om varje enskild förändring av schemalagningen, vilket i praktiken innebär att de vill att facket ska få vetorätt vid varje förändring av schemat.

Detta är naturligtvis helt ohållbart och en helt omöjlig lösning i praktiken. På den övriga arbetsmarknaden är det en självklarhet att arbetsgivaren/arbetsledaren sköter den dagliga planeringen av verksamheten.

Den tolkning som Transport spridit i media om att arbetsgivaren vill försäkra hamnarbetarnas villkor är fullständigt felaktiga. Det är Transport som har fört fram krav på förändringar jämfört med den tidigare avtalstexten, inte vi på arbetsgivarsidan.

Vår grunduppfattning är att facket ska ha ett inflytande på förhållandena och arbetsvillkoren i våra svenska hamnar. Men, det måste alltid vara arbetsgivaren/arbetsledaren som leder och fördelar det dagliga arbetet. Och jag tror att de flesta av våra medarbetare i hamnarna håller med oss om detta.

Vi är dessutom oeniga med Transport när det gäller avtalets längd. Vi vill ha ett

3-årsavtal, medan Transport kräver ett 1-årigt avtal. Det kan vara intressant att påpeka att Transport därmed säger nej till det reformerade pensionssystem som skulle förbättra hamnarbetarnas pensionsvillkor. Förändringen innebär att arbetarnas pensionssystem blir likvärdigt med tjänstemännens, och förbättringen skulle få störst effekt bland de grupper som har relativt höga löner, t.ex. hamnarbetarna. Det nya pensionssystemet har införts på övriga arbetsmarknaden där man har tecknat 3-årsavtal.

Sedan har naturligtvis vi och Transport olika uppfattningar om hur höga löneökningarna ska bli. Där är vi fortfarande en bit ifrån varandra, men min uppfattning är ändå att vi här

hade kunnat förhandla oss fram till en lösning, om Transport inte hade gått i konflikt i frågan om schemaläggning.

**Hur mycket tjänar en stuveri-  
 arbetare idag?**

Genomsnittslönen är idag c:a 35 000:- per månad. Då ingår en del övertidsersättning. När det gäller den genomsnittliga arbetstiden för en stuveri-arbetare är den c:a 35 timmar i veckan, och då får han ut ca 33 000:- i månaden. Jämfört med andra grupper i samhället är detta en bra lön.

**Vad vill ni som arbetsgivare?**

Vi vill ha lugn och ro på arbetsmarknaden. Vi vill att våra kunder ska kunna känna sig säkra på, att vi ger dem en god och säker service. Och vi vill att de svenska hamnarna ska anpassa sig till den internationella konkurrensen. När det gäller våra medarbetare i hamnarna vill vi gärna förbättra arbetsvillkoren. Vi vill

minska den skadliga övertiden, vi vill minska antalet tillfälligt anställda och vikarier och istället erbjuda fler personer fast anställning.

Det som har hänt i den här konflikten är att det nu är vi som arbetsgivare som för fram traditionellt fackliga krav om förbättrade arbetsvillkor för våra medarbetare. Det är sorgligt att se Transports representanter kämpa med näbbar och klor för att behålla övertidsuttaget. I andra sammanhang säger Transport att "övertidsarbete är en tjuv!".

**Hur ser du på det faktum att  
 Transport har gått ut i  
 konflikt?**

Jag tycker att Transport använder konflikträtten på ett alltför vårdslöst sätt. De ställer till stor skada både för hamnarna och för hamnarnas kunder.

Vi har flera exempel på kunder som undersöker möjligheten

att lossa i närliggande utländska hamnar.

Konflikten skadar inte bara hamnarna och kunderna. Den skadar i slutändan konsumenten, som får betala mer för sina varor. Och det skadar framförallt svensk exportindustri. Vi ska komma ihåg att 90 % av all import och export till och ifrån Sverige går via hamnarna.

Men, det som kanske är mest förvånande är att man inte har tänkt på sig själva och på sina kamrater inom svenska exportindustri. Konflikten riskerar jobben både inom industrin och i hamnarna.

**Hur länge kan konflikten  
 pågå?**

Jag vet inte hur länge och hur långt Transport är villiga att driva konflikten. Men bland våra uppdragsgivare och bland våra kunder finns det en mycket bred uppslutning. Detta är en viktig fråga för hela det svenska näringslivet, och det sätter

naturligtvis en tydlig prägel på vad vi kan acceptera.

Vi strider ju inte i första hand för vår egen skull, utan för våra kunder. Våra kunder ska kunna få bästa möjliga service i de svenska hamnarna.

**Vad kommer att hända  
 härnäst?**

Jag kan inte svara på det. För en vecka sedan tackade vi ja till medlarnas bud, men Transport vägrade acceptera budet. Därefter tog vi ny kontakt med Transport, för att försöka hitta alternativa lösningar. Vi kom med nya konstruktiva förslag, men även detta avvisades av Transports förhandlingsdelegation.

Transport har ju nu varslat om en strejk i tre hamnar. Vad som då kommer att hända vet jag inte, mer än att det kommer att innebära stora problem för den svenska industrin och för dess anställda.



Björn A Borg, förbundsordförande Svenska Hamnarbetarförbundet

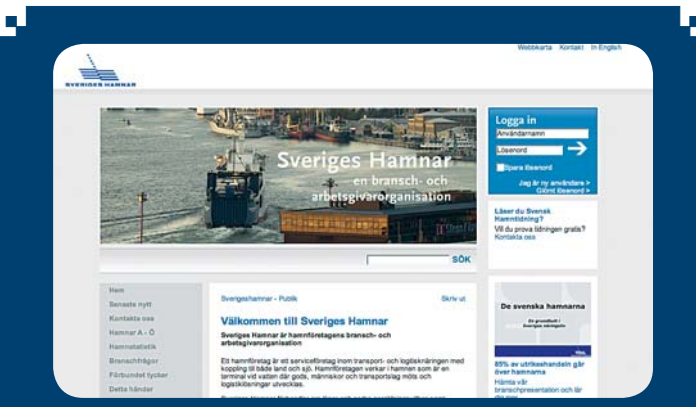
**INGEN STORSTREJK I STOCKHOLM**

Svenska Hamnarbetarförbundet har i ett medlemsbrev informerat om att medlemmar i Stockholms avdelning 1 har beslutat att fullt ut respektera den, av Transportarbetareförbundet, varslade strejken.

Beslutet innebär att de arbetsuppgifter som normalt görs av de Transportanslutna hamnarbetarna inte kommer att utföras. Dock kommer Hamnarbetarförbundet, enligt

omröstningen, inte att varsla om strejk i Stockholms Hamn. Förbundet anser bland annat att en strejk är en så kraftfull stridsåtgärd, att den är förbehållen en situation där Hamnarbetarförbundet tar kamp för kollektivavtalsstatus.

Beslutet togs på ett medlemmöte i Stockholms avdelning 1 och har konfirmerats av förbundsstyrelsen.



**Följ avtalsrörelsen  
 på vår hemsida**

**sverigeshamnar.se**