

Tankar om hankonflikten i
Göteborg

Svarskatt

2018-03-22

Anarchist Archive

anarchist-archive@riseup.net · anarchist-archive.org

Hamnarbetarförbundet besvarade allt detta under sin presskonferens. Där diskuterades situationen i hamnen, och de pågående diskussionerna med Transportarbetareförbundet och LO. Hamnarbetarförbundet har tydligt sagt – gång på gång – att de är villiga att teckna kollektivavtal, men att detta måste ske som en fullvärdig part, och inte som hittills erbjudits, i form av ett "hängavtal", lite som ett bihang till Transport. Det kan tyckas som högst rimliga – nästan blygsamma – krav från det fack som representerar majoriteten av hamnarbetarna på sina arbetsplatser.

De har med värdighet besvarat arroganta utfall och lögner både från arbetsköparnas organisationer såväl som från S och LO topparna, där de senare bland annat rekommenderar hamnarbetarna att upplösa sitt fackförbund – snacka om respekt för föreningsfriheten! De har också meddelat att de inte tänker spela arbetsköparna i händerna genom att trappa upp konflikten, och uttrycker istället stor oro för det cyniska spelet med arbetares säkerhet som indragandet av skyddsombud i konflikten innebär.

Hamnarbetarförbundet ser ändå inget självändamål i att vara ett separat förbund, utan är det av viktiga praktiska skäl – de vill värna sina metoder, sitt medlem-sengagemang, sitt politiska oberoende och sin starka medlemsdemokrati. Kan dessa saker tillgodoses inom ramarna för en sammanslagning av Hamnarbetarförbundet och Transportarbetareförbundet så är de beredda att kompromissa. Detsamma gäller frågan om trepartslösningar för kollektivavtal.

Det är svårt att se att arbetsköpare och den byråkratiska-politiska hegemonin kommer att backa i den här frågan, och det är uppenbart att varken arbetsköpare, regeringen eller LO hyser någon större respekt för hamnarbetarnas möjlighet att fritt representera sig själva. Vart detta leder, och vad som händer med den arbetarfientliga utredningen som ska presenteras senare i vår får vi helt enkelt se.

Tills vidare får vi som stödjer fria kämpande fackföreningar som HF, SAC och andra, fortsätta att visa praktisk solidaritet, hjälpa dem att sprida sitt budskap, och se till att själva verka för de grundläggande möjligheter människor före oss kämpat till sig på arbetsmarknaden. I detta kommer varken politiker, stat, byråkrater eller kapitalister att hjälpa oss. Det är en kamp som arbetarklassen själv måste bedriva, från de små segrarna som gör vardagen dräglig, till det stora målet – att avskaffa klassamhället.

ensamma för med denna lockout. Det handlar om 2241 arbetsdaggar, mot hamnarbetarnas enda konfliktåtgärd under det året, i januari, på 164 arbetsdagars bortfall. Det är två saker som är anmärkningsvärda här. För det första är den totala siffran för året, 2570 arbetsdagars bortfall på grund av konflikt, ett lägt värde med svenska mått, och för det andra ligger Sverige redan lågt jämfört med jämförbara länder. Gnomsnittligt bortfall i Sverige åren 2007-2017 är 21 000 arbetsdaggar. Norge ligger under samma tid på 128 000, och Danmark på 299 000. Sätt nu detta i sammanhang med att konflikten lyckats eggas fram en utredning om strejkrätten, alltså en nationell översyn om de "problem" som det innebär att fack utan kollektivavtal – kollektivavtal som både arbetsköpare och LO alltså vägrar låta Hamnarbetarförbundet vara delaktiga i – kan ta till konfliktåtgärder trots att arbetsköparen har ett annat kollektivavtal på plats. Två saker blir då fullständigt uppenbara:

1) Det är rent löjligt att påstå att hamnkonflikten och strejkrätten som den ser ut idag skapar problem på den svenska arbetsmarknaden eller "hotar den svenska modellen". Sverige har mycket få konflikter och förlorade arbetsdaggar i jämförelse med länder runt omkring oss, och tiden då hamnkonflikten äger rum är ur svenskt perspektiv en mycket lugn tid när det gäller bortfall av arbetsdaggar.

2) I den mån konflikten i hamnen utför ett hot, så är det APM Terminalns medvetet aggressiva upptrappning som orsakat detta. De förlorar kunder och omsättning i hamnen mitt under en högkonjunktur. De avskedar fast anställda och låtsas att det är brist på arbete. Egentligen är det ett maktspel där APM Terminalns har råd att skita i hur det går för hamnen ett tag, och använda ordan som de själva orsakat för att driva på förändringar i svensk arbetsrätt som underminerar organisationsfrihet och stridbar facklig organisering.

(Källa för statistik om arbetsmarknadskonflikter: Medlingsinstitutets årsrapport 2017)

Hur kan de komma undan med detta? Ja, det är inte så svårt, när du har ett multinationellt företags muskler, och Svenskt Näringslivs uppbackning, samtidigt som de förenata kamraterna i LO-toppen och det så-kallade arbetarpartiet Socialdemokraterna ser sig hotade av ett fritt kampande fackförbund, snarare än solidariska med LO, och arbetarna på golven i dessa, som mycket väl inser allvaret i det här och helhjärtat stödjer hamnarbetarna.

Det är i den här kontexten vi måste se det som Svenska Hamnar gör nu – det är ytterligare en upptrappning i hopp om att Hamnarbetarförbundet svarar, och att det då finns en tvevlig liten konflikt att rama in den pågående utredningen om strejkrätten med. Allt detta medan arbetsköparsidan försöker smickra Transportarbetarförbundet, LO, regeringen och allmänheten med snack om den svenska modellen.

Igår höll Hamnarbetarförbundet en presskonferens. De gjorde det efter att Sveriges Hamnar lanserat den policy som sedan länge varit känd via läkor, och som innebär att arbetsköparorganisationens medlemmar drar tillbaka samarbete med Hamnarbetarförbundet och stänger förbundet ute från vanligt fackligt inflytande på arbetsplatsen – det handlar här om en rad svenska hamnar där Hamnarbetarförbundet är i stor majoritet bland arbetarna.

Sveriges Hamnars utspel berör bland annat hundratalet skyddsombud som dras in, och facklig företnadstid som tas bort. Påtryckningarna mot Hamnarbetarförbundet, från arbetsköpare, från regeringen i form av den pågående utredningen av strejkrätten, och från LO-pamparna, har varit anmärkningsvärda. Hamnarbetarförbundet representerar visserligen en majoritet av hamnarbetare in en rad svenska hamnar, men allt som allt har förbundet runt 1300 medlemmar. Vartför försöker dessa jättar krossa ett sådant förhållandevis litet förbund?

Svaret ligger förstås i att hamnen är ett strategiskt viktigt logistiskt nav, men också i vad Hamnarbetarförbundet representerar. Ett politiskt oberoende och direkt demokratiskt fackförbund, med stort engagemang bland medlemmar och stort stöd bland arbetare på golvet – inte bara på de egna arbetsplatserna utan i stora delar av övriga samhället också, upplevs som ett stormingsmoment. För arbetsköpararna är ett sådant fackförbund ett problem när löner ska pressas ner och arbete prekariseras. För Socialdemokraterna och LO är det ett hot mot kompromissandans och underkastelsens hegemoni – eller det som ofta kallas för svenska modellen.

Den svenska modellen, vad den är, och vartför den är ett tveeggat svärd till att böja med, är en historia för sig själv. Det kan ändå vara värt att göra en avstickare och lite snabbt titta närmare på den och dess historiska framväxt och inbörd. I grund och botten handlar den svenska modellen, i sin mest positiva dager, om att det är de så kallade "arbetsmarknadens parter", det vill säga kapitalister och deras företrädare å ena sidan, samt arbetarna och deras organisationer, fackföreningarna, å andra, som gör upp om lönesättning och andra frågor, i en kompromissanda, och att staten håller sig någotsånär utanför, som en "neutral" medlare.

Den kompromissandan kan sparas ända tillbaka till decemberkompromissen 1906, då LO bland annat erkände kapitalisternas rätt att "leda och fördela arbetet", det vill säga styra arbetsplatserna samt fritt avskeda och anställa arbetare. Det här kan verka självklart idag, men det var det långt ifrån när länder som Sverige industrialiserades och kapitalet på allvar slog rot i samhället. Den tidiga arbetarörelsen hade inga planer på att låta kapitalister styra varenda del av deras liv.

Reformer, som 8 timmars arbetsdag eller ett slut på barnarbete, kämpades det naturligtvis för, men det stannade knappast där. Industriarbetare, bönder, hemarbete, alla såg de feodala privilegier bytas ut mot en uppsättning borgliga, sam-

ning från de arbetande massorna till de ägande pågick, och pågår än idag. Drägligare arbetsvillkor var bara ett steg på vägen mot det som var det självklara målet: Att liksom kungar och adeln svepa bort kapitalisterna och själva organisera samhället.

Från decemberkompromissen gick vägen sedan mot Saltsjöbadsavtalet 1938, som institutionaliserade den moderna versionen av den svenska modellen, och därmed också kapitalismen och kapitalisternas rätt att styra och ställa så länge som en del av smulorna kom arbetarna till handa. De föreskrifter och normer som Saltsjöbadsavtalet medförde innebar inte bara att arbetare underordnades kapitalet, med sossarnas och LOs välsignelse, utan att LOs hegemoni som arbetarnas företrädare fastslogs. Men det som verkar självklart idag var högst kontroversiellt på den tiden. Transportarbetareförbundet kommenterade exempelvis avtalet med orden "*I fruktan för döden, begår man självmord*". Annat är det idag när förbundstopparnas retorik ofta utgår från avtalets andemening.

Ett exempel på en aktuell sådan saltsjöbads-institution idag är Arbetsdomstolen, som dels är satt att hålla arbetare i schack om de bråkar för mycket, och dels domineras av LO-förbunden vilket gör den till dubbelt partisk mot arbetare som inte vill rätta in sig i ledet – antingen vid vilda strejker som sopgubbarnas i Stockholm, eller för mindre förbund och federationer som Hamnarbetareförbundet eller SAC. De utsätts nämligen både för den ursprungliga "kompromissandan", det vill säga att kapitalister har rätt att bestämma över arbetares liv och det arbetarna skapar, och för den hegemoniska LO-dominansen, i det att arbetare som tar fria initiativ på olika sätt straffas, då arbetsköparna och LO-toppen ofta har gemensamma intressen gentemot sådana initiativ.

De eventuella fördelarna med den svenska modellen måste alltså vägas mot dess praktiska konsekvenser och olika tolkningarna av vad den faktiskt innebär. Lika mycket som modellen kan medföra att svagare sektorer rycks upp, och att tillväxtens resultat i viss mån når arbetare, lika mycket handlar det om att cementera en ordning där arbetarna, inte helt olikt medeltida bönders förhållande till de markägande adelsklasserna, görs underställda kapitalet, och om att hålla tillbaka de som inte nöjer sig med smulorna. Det handlar om att förvalta denna systematiska klasskonflikt, inte sträva mot att lösa den och frigöra människor från dess ok.

Oavsett vad en i detalj tycker om modellen, och hur en exakt definierar den, så är det likväl för varje vaksam arbetare ett varningstecken när arbetsköpare och rovdriftsbolag som APM Terminals talar sig varma om denna svenska modell. APM Terminals är ett stort multinationellt bolag som driver hamnar över hela världen och är kända för en brutal repression av arbetarnas organiseringsförsök. Fråga bara de colombianska arbetare och aktivister, som ibland fått sätta livet till i kampen för drägliga arbetsvillkor där APM Terminals verkar.

Bolaget är helt enkelt som de flesta aktörer på den globala kapitalistiska marknaden; till syvende och sist är de beredda att göra vad som helst, så länge det går att komma undan med det, för att undergräva arbetarnas ställning och maximera vinsterna. När Sveriges Hamnar nu går ut och hotar arbetarnas säkerhet genom att bland annat göra skyddsombuden till en bricka i maktspelet så är det ett utslag av precis samma cynism och maktbegär.

Det var också med APM Terminals entré i Göteborg som problemen egentligen började. Tidigare, och på andra håll, har Hamnarbetareförbundet haft en fungerande facklig verksamhet och kunnat företräda sina medlemmar någotsånär, trots en rad hinder i vägen som LO-hegemonin reser för fria och medlemsdemokratiska fackföreningar. För trots att Hamnarbetareförbundet alltså representerar en stor majoritet av arbetarna i en rad svenska hamnar, så tecknas kollektivavtal med Transportarbetareförbundet.

När Göteborgshamnen privatiserades insåg APM Terminals snabbt att det fanns möjligheter för att manövrera ut hamnarbetarna, genom att spela ut det mycket aktiva och engagerade majoritetsfacket – Hamnarbetareförbundet – mot den S-anstrukna LO-hegemonin. De började att systematiskt bryta mot rutiner och överenskommelser och på olika sätt föra en slags lågintensiv nedbrytningskamp mot hamnarbetarna, i syfte att eskalera fram en öppen konflikt.

Här hade nämligen hökarna i Svenskt Näringsliv, och dess klient APM Terminals, ett problem gemensamt med Sossarnas och LOs ambitioner på fackligt herrevälde. Trots att förbund som hamnarbetarnas framgångsrikt marginaliserades i avtalsförhandlingar, så hade de, som ett förbund som inte ingått avtalet, förstås sin rätt att ta till konfliktåtgärder – de hade inget avtal, och därför inte heller någon fredsplikt att ta hänsyn till.

I den situationen ser APM Terminals sin chans att både ha kakan och äta den – de vill inte förhandla med hamnarbetarna, men de vill inte heller att de ska kunna försvara sig genom att ta till konfliktåtgärder. De och Svenskt Näringsliv ser en möjlighet att påverka den svenska arbetsmarknaden starkt i arbetsköparnas favör, under täckmantel av att värna den svenska modellen – i det här fallet alltså tolkad som en slags facklig hegemoni där centraliserad toppstyrning trumfar lokal medlemsdemokrati. APM Terminals ser gärna en svag och maktlös fackförening bunden av kollektivavtal som sluts över dess huvud, istället för en stridbar som själv bestämmer hur de vill förhandla och kämpa för bättre villkor.

Det märks tydligt i hur de använt konflikten i Göteborg som en upptrappning. När hamnarbetarna började reagera på APM Terminals försummelse och utfrysning, och svarade med enstaka korta konflikt- och strejkåtgärder, så körde APM Terminals fram storkanonerna med en i sammanhanget gigantisk lockout, under det missvisande namnet "spegellockout".

Och det här är ingen överdrift – över 87% av de arbetsdagar som gått förlorade på grund av konflikt på svensk arbetsmarknad under 2017 stod APM Terminals