

Interimistisk prövning av stridsåtgärder. Sedan Sveriges Hamnar och Svenska Transportarbetareförbundet ingått kollektivavtal för hamnarbetare har Svenska Hamnarbetareförbundet inlett stridsåtgärder för kollektivavtal på samma område och Sveriges Hamnar gjort en fredspliktsinvändning. Arbetsdomstolen har funnit att stridsåtgärderna inte har till syfte att tränga undan det befintliga kollektivavtalet eller att utöva påtryckning i någon rättstvist. Sveriges Hamnars invändningar mot stridsåtgärderna kunde därför inte godtas.

ARBETSDOMSTOLEN**BESLUT**

Beslut nr 35/25

2025-05-26

Mål nr A 75/25

Stockholm

KÄRANDE

Sveriges Hamnar, Box 5384, 102 49 Stockholm

Ombud: chefsjuristen Andreas Modig, Transportföretagen TF AB,
Box 5384, 102 49 Stockholm**SVARANDE**

Svenska Hamnarbetarförbundet, Sydatlanten 15, 418 34 Göteborg

Ombud: jur. kand. Frederick Batzler, AB Södra byrån, Skärhus 8076,
242 96 Hörby**SAKEN**

fastställelse av stridsåtgärds olovlighet; nu fråga om interimistiskt beslut

Bakgrund

Parterna är sedan 2019 vanligtvis bundna av tid efter annan träffade centrala kollektivavtal, det s.k. kajavtalet, för hamnarbetare. Mellan parterna gäller dock sedan den 10 maj 2025 inte något kollektivavtal. Svenska Hamnarbetarförbundet (förbundet) framställde krav inför ett nytt kollektivavtal. Parterna förhandlade om ett nytt kollektivavtal och bl.a. förbundets avtalskrav.

Den 12, 13 och 20 maj 2025 varslade förbundet Sveriges Hamnar om stridsåtgärder. Stridsåtgärder enligt varslet den 12 maj 2025 skulle pågå kl. 12–18 den 21 maj. Stridsåtgärder enligt varslet den 13 maj 2025 skulle pågå från den 22 maj längst till den 26 maj. Stridsåtgärder enligt varslet den 20 maj 2025 ska börja tidigast den 30 maj.

Enligt varselhandlingarna var syftet med stridsåtgärderna att få till stånd reella förbättringar av såväl förutsättningarna för fackligt arbete som reglering av inhyrning i hamnarna i ett nytt kollektivavtal mellan Sveriges Hamnar och förbundet. Förbundet anförde i varselhandlingarna att det framfört konkreta ändringsyrkanden avseende kajavtalet såväl muntligen som i skrift vid flera förhandlingar med Sveriges Hamnar.

Medling pågår mellan parterna sedan den 15 maj 2025. Samma dag varslade Sveriges Hamnar förbundet om lockout.

Den 20 maj 2025 tecknade Sveriges Hamnar och Svenska Transportarbetareförbundet (Transport) ett nytt kollektivavtal, hamn- och stuveriaavtalet, för perioden 1 maj 2025–30 april 2027. Hamn- och stuveriaavtalet tillämpas på alla hamnarbetare.

Den 21 maj 2025 kl. 11 gjorde Sveriges Hamnar hos förbundet en fredspliktsinvändning om de varslade stridsåtgärdernas olovlighet. Förbundet gjorde gällande att invändningen saknade rättslig verkan avseende de stridsåtgärder som skulle träda i kraft den 21 och 22 maj, och kl. 12 samma dag trädde de första varslade stridsåtgärderna i kraft. Senare samma dag väckte Sveriges Hamnar talan i Arbetsdomstolen mot förbundet och yrkade fastställelse av de varslade stridsåtgärdernas olovlighet, även interimistiskt, och skadestånd.

I detta beslut behandlas Sveriges Hamnars yrkande om interimistiskt beslut. Arbetsdomstolen har hållit ett särskilt sammanträde med parterna om frågan om interimistiskt beslut den 23 maj 2025.

Tillämplig lagstiftning

Enligt 41 d § första stycket 4 medbestämmandelagen får en arbetstagare inte vidta eller delta i en stridsåtgärd mot en kollektivavtalsbunden arbetsgivare till stöd för krav i en fråga som är reglerad genom arbetsgivarens kollektivavtal om arbetstagarorganisationen kräver att arbetsgivaren ska tillämpa det kollektivavtal som organisationen vill uppnå på ett sådant sätt att det tränger

undan arbetsgivarens befintliga kollektivavtal. En sådan stridsåtgärd är enligt bestämmelsens andra stycke olovlig.

Enligt 41 e § första stycket medbestämmandelagen får en arbetsgivare eller en arbetstagare inte vidta eller delta i en stridsåtgärd som har till ändamål att utöva påtryckning i en rättstvist. En sådan stridsåtgärd är enligt bestämmelsens andra stycke olovlig. Den bestämmelsen tillämpas dock, enligt tredje stycket, inte på stridsåtgärder som omfattas av förbudet mot stridsåtgärder i rättstvister i 41 § första stycket 1 medbestämmandelagen, som gäller för arbetsgivare och arbetstagare som är bundna av kollektivavtal.

Yrkande och inställning såvitt gäller interimistiskt beslut

Sveriges Hamnar har yrkat att Arbetsdomstolen, för tiden till dess tvisten slutligt har prövats, ska besluta att de stridsåtgärder som förbundet varslat om den 12, 13 och 20 maj 2025 inte får genomföras.

Förbundet har bestritt yrkandet.

Parterna har till stöd för sin talan i frågan om interimistiskt beslut anfört i huvudsak följande.

Sveriges Hamnar

Grunder

De varslade stridsåtgärderna har till syfte att stödja krav i frågor som numera är reglerade genom Sveriges Hamnars kollektivavtal med Transport. Förbundet kräver att den reglering i kollektivavtal som begärs ska tillämpas på ett sådant sätt att det tränger undan Sveriges Hamnars befintliga kollektivavtal med Transport. Stridsåtgärderna är därför olovliga enligt 41 d § första stycket 4 och andra stycket medbestämmandelagen.

De varslade stridsåtgärderna har vidare till ändamål att utöva påtryckning i en rättstvist som förbundet har med ett av Sveriges Hamnars medlemsföretag om förbundets vice ordförande. Stridsåtgärderna är därför olovliga också enligt 41 e § första och andra stycket medbestämmandelagen.

Hamn- och stuveriaavtalet med Transport gäller som förstahandsavtal

Sveriges Hamnar och Transport har sedan mycket länge tecknat hamn- och stuveriaavtalet, som är ett av de äldsta kollektivavtalen på svensk arbetsmarknad. Mellan Sveriges Hamnar och Transport gäller i dag hamn- och stuveriaavtalet som s.k. förstahandsavtal. Förstahandsavtalet tillämpas på alla arbetare i en hamn i Sverige, dvs. även på anställda som är medlemmar i andra fackförbund än Transport eller som inte är medlemmar i något fackförbund. Förstahandsavtalet tillämpas sålunda även på medlemmar i förbundet. Förstahandsavtalet innebär en skyldighet för Sveriges Hamnars medlemmar att tillämpa det kollektivavtalets villkor på samtliga anställda som utför arbete inom kollektivavtalets tillämpningsområde.

Förstahandsavtalet reglerar villkoren för hamnarbete. Samtliga frågor som rör anställningsvillkor är, uttryckligen eller underförstått, uttömmande reglerade i förstahandsavtalet, i såväl positivt som negativt hänseende.

Eftersom förstahandsavtalet, som skulle löpa ut den 30 april 2025, prolongerades till den 21 maj 2025, och det nya kollektivavtalet träffades den 20 maj 2025, gällde inte något kollektivavtalslöst tillstånd under 2025 års avtalsrörelse.

Kajavtalet med förbundet

Efter en långvarig konflikt mellan Sveriges Hamnar och förbundet träffade parterna den 5 mars 2019 för första gången ett centralt kollektivavtal, det s.k. kajavtalet. Det kollektivavtalet var i stort sett identiskt med det då gällande förstahandsavtalet mellan Sveriges Hamnar och Transport. I samband med att Sveriges Hamnar och förbundet ingick kollektivavtalet bekräftade parterna att de var medvetna om principen om första- och andra-

handsavtal samt att det var kollektivavtalet mellan Sveriges Hamnar och Transport som var det förstahandsavtal som gällde på tillämpningsområdet. Sveriges Hamnar och förbundet bekräftade även att de var medvetna om att kollektivavtalet dem emellan var ett andrahandsavtal inom samma tillämpningsområde.

I samband med förbundsförhandlingarna 2020 träffade Sveriges Hamnar och Transport ett nytt kollektivavtal den 28 november 2020. Efter att Sveriges Hamnar sagt upp det gamla andrahandsavtalet med förbundet tecknades efter förhandlingar den 5 februari 2021 ett nytt andrahandsavtal för perioden 1 februari 2021–30 april 2023. Parterna bekräftade även då de grundläggande principerna som de var överens om vid ingåendet av kollektivavtalet 2019, däribland att kollektivavtalet utgjorde ett andrahandsavtal och att förstahandsavtalet på området är Sveriges Hamnars kollektivavtal med Transport.

Inför avtalsrörelsen 2023 påbörjade förbundet en omsvängning i sin syn på andrahandsavtalets rättsliga status och krävde ett självständigt kollektivavtal med delvis annat innehåll än hamn- och stuveriaavtalet. Kollektivavtalet skulle bl.a. innehålla en partsgemensam ”social fond” som skulle finansieras av samtliga Sveriges Hamnars medlemmar till förmån för de arbetsgivare som väljer att rehabilitera behovsanställda arbetstagare. Förbundet krävde också en timmes facklig introduktion på av arbetsgivaren betald arbetstid i samband med utbildning av nyanställda samt vid arbetsplatsintroduktion för inhyrd personal. Parterna kunde inte enas om ett nytt kollektivavtal utifrån förbundets krav, utan förhandlingarna strandade. Förbundet varslade om konfliktåtgärder mot vilka Sveriges Hamnar invände att de var olovliga. Sveriges Hamnar väckte talan mot förbundet, med i det närmaste identiska invändningar mot förbundets agerande då som nu. Talan behövde emellertid inte prövas slutligt, eftersom ett nytt andrahandsavtal kunde ingås genom medling. Även 2023 års kollektivavtal utgjorde således ett andrahandsavtal och den frammedlade lösningen påverkade inte verksamheten ute i hamnarna eller villkoren för de anställda. Inom ramen för medlingen hade Sveriges Hamnar åtagit sig att ensidigt undersöka om frågan om rehabili-

tering av behovsanställda kan hanteras och även om viss avsättning av finansiella medel kunde göras till en fond som Sveriges Hamnars medlemmar kan ansöka om medel från.

2025 års avtalsrörelse

Förbundet sa upp det tidigare gällande andrahandsavtalet den 2 maj 2025. Avtalets sista giltighetsdag var den 9 maj 2025.

I årets avtalsrörelse växlade förbundet upp attackerna på förstahandsavtalet och framställde krav som uppenbarligen har som ändamål att utöva påtryckning i en rättstvist som förbundet har med ett av Sveriges Hamnars medlemsföretag.

Den 12 maj 2025 varslade förbundet om stridsåtgärder, varpå Medlingsinstitutet den 13 maj 2025 beslutade om medling i tvisten mellan parterna. Samma dag, den 13 maj 2025, varslade förbundet Sveriges Hamnar om ytterligare stridsåtgärder.

Medlingen inleddes den 15 maj 2025, men medlarna har ännu inte kunnat lägga fram ett förslag till nytt kollektivavtal mellan parterna. I stället för att fortsätta ansträngningarna inom ramen för medlingen valde förbundet den 20 maj 2025 att resa tillbaka till Göteborg. Samma dag lade förbundet ännu ett varsel om stridsåtgärder.

Sveriges Hamnars möjlighet att göra en fredspliktsinvändning mot förbundets varslade stridsåtgärder inträdde först efter det att Sveriges Hamnar ingått förstahandsavtalet med Transport, vilket var sent på kvällen den 20 maj 2025.

Sveriges Hamnar gjorde den 21 maj 2025 fredspliktinvändning mot de av förbundet varslade stridsåtgärderna, eftersom dessa syftar till att påtvinga Sveriges Hamnars medlemmar ett kollektivavtal som innebär ett undanträngande av förstahandsavtalet och som också har som ändamål att utöva påtryckning i en rättstvist. Förbundet svarade på Sveriges Hamnars fredspliktsinvändning i skrift samma dag och angav att dess inställning var att

Sveriges Hamnars invändning saknade rättslig verkan, eftersom den dels framställdes för sent, i vart fall i förhållande till stridsåtgärderna som skulle vidtas den 21 och den 22 maj 2025, dels var uppenbart ogrundad och framställd i ond tro. Förbundet tydliggjorde att förbundet därför avsåg att vidta de varslade stridsåtgärderna, vilket förbundet också gjorde med början kl. 12 samma dag.

Syftena med stridsåtgärderna

De varslade stridsåtgärderna kommer att ha stor inverkan på de berörda hamnarnas verksamhet och riskerar att orsaka stor ekonomisk skada.

Stridsåtgärderna måste anses sakna fackligt syfte och utgör därmed inte sådana stridsåtgärder som åtnjuter det skydd som uppställs av rättsordningens i allmänhet och regeringsformen i synnerhet.

Undanträngande av förstahandsavtalet

Enligt varselhandlingarna är målet med stridsåtgärderna att få till stånd reella förbättringar av såväl förutsättningarna för fackligt arbete som reglering av inhyrning i hamnarna i ett nytt kollektivavtal mellan parterna. Förbundets krav utgör dock i grunden drakoniska inskränkningar i arbetsgivares rätt att följa svensk lag och även i arbetsledningsrätten.

Det framgår av förbundets varsel att de eftersträlvade kollektivavtalsbestämmelserna inte är begränsade till att enbart tillämpas på de egna medlemmarna, s.k. exklusivbestämmelser. I stället är avsikten att bestämmelserna ska tillämpas på alla anställda. De krav som förbundet har ställt i årets avtalsrörelse innebär krav på att Sveriges Hamnars medlemmar ska tillämpa det kollektivavtal som förbundet vill uppnå på ett sådant sätt att det tränger undan förstahandsavtalet. Förbundet vägrar således att numera acceptera att förbundets kollektivavtal enbart ska tillämpas som ett andrahandsavtal med ingen eller begränsad betydelse för regleringen av anställningsvillkor för arbetare i hamnarna. Därför måste förbundets agerande under årets avtalsrörelse, och under den tidigare medlingen, i förening med de lagda varslen,

anses innebära ett tydligt uttryck för att avtalskraven och stridsåtgärderna till stöd för dessa har ett undanträngandesyfte i strid med medbestämmandelagen.

Förbundets avtalskrav på volymbegränsningar avseende inhyrda, inskränkningar i arbetsgivarnas rätt att följa anställningsskyddslagen efter domstolsprövning, rehabiliteringsansvar och höjning av den årliga avsättningen till den sociala fonden, fastställda kronpåslag på lönen, extra semestervecka och införande av förstärkt försäkringsåtagande för fritidsolycksfall m.m. utgör uppenbart anställningsvillkor som förbundet önskar reglera i kollektivavtal, med företräde framför vad som har reglerats genom förstahandsavtalet.

Anställningsvillkoren för hamnarbetare är reglerade i förstahandsavtalet. Krav på att arbetsgivare ska tillämpa avvikande anställningsvillkor som följer av ett andrahandsavtal med förbundet innebär uppenbart ett undanträngande av förstahandsavtalet. Kraven är uppenbarligen även ställda i syfte att tillvarata intressen hos såväl förbundets som Transports medlemmar samt oorganiserade hamnarbetare.

Syftet med förbundets stridsåtgärder är alltså att få till stånd ett självständigt kollektivavtal, genom att förbundet har framställt vad förbundet i varslen benämner som konkreta ändringsyrkanden avseende kajavtalet. Förbundet har vägrat att acceptera ett erbjudande om ett nytt andrahandsavtal. Det är därför uppenbart att förbundets avsikt är att kajavtalet ska tillämpas på ett sådant sätt att det tränger undan förstahandsavtalet.

Genom förbundets varslade stridsåtgärder kan Sveriges Hamnar eller medlemsföretagen bli tvungna att ge besked om sin ståndpunkt i frågan om vilken rättsverkan som ett kollektivavtal med förbundet kommer att få i förhållande till förstahandsavtalet. Även detta visar på att syftet med stridsåtgärderna är att tränga undan förstahandsavtalet.

Det förhållandet att det mellan parterna tidigare träffats och under tre perioder gällt kollektivavtal utan att dessa inneburit ett undanträngande av förstahandsavtalet utgör inte i sig något stöd för att situationen nu skulle

vara att betrakta på samma sätt som tidigare. De krav som förbundet numera uppställer innebär ett undanträngande av förstahandsavtalet, till skillnad från de kollektivavtal som ingicks 2019 och 2021 och slutligen, efter medling, även 2023.

Påtryckning i en rättstvist om förbundets vice ordförande

De krav som förbundet har ställt och som innebär inskränkningar i arbetsgivarnas rätt att följa anställningsskyddslagen efter domstolsprövning innebär även att förbundet vill förmå Sveriges Hamnar att avtalsreglera bort arbetsgivarnas möjlighet att säga upp eller på annat sätt arbetsrättsligt ingripa mot anställda som bryter mot sina anställningsavtal eller av andra skäl behöver friställas, om dessa råkar ha engagerat sig i förbundet.

Det är uppenbart att de avtalskraven har sin bakgrund i arbetstvisten mellan förbundets vice ordförande och hans arbetsgivare och att avtalsregleringen ska omöjliggöra för arbetsgivaren att vidhålla sin uppfattning och kvarstå i sin inställning i arbetstvisten. Ändamålet med avtalskraven och därmed även ändamålet med de stridsåtgärder som ska tvinga Sveriges Hamnar att acceptera avtalskraven är således att utöva påtryckning i en rättstvist.

Förbundet

Grunder

Förbundet har i behörig ordning beslutat och varslat om konfliktåtgärder mot samtliga medlemsföretag i Sveriges Hamnar. Syftet med konfliktåtgärderna är att åstadkomma förbättringar av förutsättningarna för fackligt arbete samt en reglering av inhyrning i hamnarna i ett nytt kollektivavtal mellan Sveriges Hamnar och förbundet. Förbundets avtalskrav var föremål för förhandling mellan parterna. Förbundet ställde inte några krav på hur kollektivavtalet ska tillämpas i förhållande till andra kollektivavtal som Sveriges Hamnar har ingått.

Ändamålet med förbundets stridsåtgärder och avtalskrav är inte att utöva påtryckning i någon rättstvist.

Förbundets stridsåtgärder strider varken mot 41 d eller 41 e §§ medbestämmandelagen, varför stridsåtgärderna är lovliga. Det finns inte något hinder för förbundet att vidta stridsåtgärderna.

Förbundets inställning till andra kollektivavtal

Det kollektivavtal som tecknas först är förstahandsavtal inom sitt tillämpningsområde, medan senare kollektivavtal för samma område blir andrahandsavtal, oavsett vilket innehåll kollektivavtalen har. Det är vad Arbetsdomstolens praxis om konkurrerande kollektivavtal innebär.

Vilket avtal som räknas som förstahands- respektive andrahandsavtal inom samma tillämpningsområde bestäms således enbart av när i tid i förhållande till varandra som de ingicks. Det först ingångna kollektivavtalet är förstahandsavtalet och alla efterkommande kollektivavtal är andrahandsavtal. Vilket innehåll som kollektivavtalen har, om de är likalydande eller inte, spelar ingen roll för frågan om ett kollektivavtal är ett andrahandsavtal. Att kräva ett kollektivavtal med delvis annan lydelse än det första kollektivavtalet innebär således inte något undanträngande av förstahandsavtalet.

När förbundet kräver ett kollektivavtal med delvis andra avtalsvillkor än det först ingångna kollektivavtalet (i detta fall hamn- och stuveriavtalet), har avtalskraven ingen betydelse för om kollektivavtalet kommer att räknas som ett andrahandsavtal eller inte. Inte heller påverkar avtalskraven i vilken utsträckning kollektivavtalet ska tillämpas, eftersom den frågan primärt bestäms av huruvida det är ett andrahandsavtal eller inte. I vilken utsträckning avtalsvillkoren ska tillämpas får avgöras i senare tvister, i sista hand av Arbetsdomstolen. Domstolen har under senare år utarbetat flera principer om hur olika avtalsvillkor i konkurrerande kollektivavtal ska eller inte ska tillämpas i förhållande till varandra.

Förbundet har aldrig krävt att kajavtalet, som hittills alltid varit andrahandsavtal, ska tillämpas på något annat sätt än enligt de principer om konkurrerande kollektivavtal som slagits fast av Arbetsdomstolen. När förbundets kollektivavtal ingåtts efter något annat kollektivavtal, har förbundet alltid godtagit att man då har ett andrahandsavtal och överlåtit till Arbetsdomstolen att avgöra frågor om tillämpningen av kollektivavtalet.

Förbundet har vid samtliga centrala kollektivavtalsförhandlingar med Sveriges Hamnar, och senare i samband med medlingen, redogjort för sin uppfattning om Arbetsdomstolens praxis om tillämpning av konkurrerande kollektivavtal i relation till förbundets nu aktuella ändringsyrkanden avseende kajavtalet.

Förbundet har inte vid något tillfälle ställt några krav på hur de kollektivavtal som förbundet önskat få till stånd ska tillämpas. Detta var förbundets inställning vid samtliga centrala kollektivavtalsförhandlingar som varit mellan parterna. Förbundet har inte attackerat något annat kollektivavtal.

Förbundet är införstått med att anställningsvillkoren i ett andrahandsavtal inte har företräde framför anställningsvillkoren i förstahandsavtalet. Förbundet har inte ställt några krav om att någon existerande eller yrkad avtalsbestämmelse ska tillämpas framför vad Sveriges Hamnar har reglerat i förstahandsavtalet med Transport.

Kajavtalen som ingicks 2019, 2021 och 2023 var självständiga kollektivavtal. Detta var parterna uttryckligen överens om. Förbundet framförde avtalskrav som skilde sig från avtalsinnehållet i hamn- och stuveriaavtalet redan 2021. I kajavtalet som ingicks 2023 åtog sig Sveriges Hamnar att genomföra en avsättning till en social fond, motsvarande 0,05 procent av lönesumman.

Förbundet har inte lämnat medlingen i årets avtalsrörelse. Förbundet står fortsatt till medlarnas förfogande. Medlarnas bedömning den 20 maj 2025 var dock att det för tillfället inte var meningsfullt att fortsätta samtalen. Eftersom förbundets förhandlingsdelegation inte är bosatt i Stockholm, åkte delegationens medlemmar då hem till andra städer.

Förbundet trodde att det, innan Sveriges Hamnar hade ingått nya kollektivavtal med varken Transport eller förbundet, stod förbundet fritt att eftersträva att ingå det första kollektivavtalet, vilket förbundet gjorde.

De avtalskrav som förbundet den 17 april 2025 framställde om ekonomiska yrkanden (höjd grundlön, höjning av tillägg och andra lönedelar, en sjätte semestervecka, höjning av minsta ersättning till visstidsanställda samt förbättrade försäkringsvillkor) skulle bara tillämpas på förbundets medlemmar i den situationen att förbundet hade förstahandsavtalet på området. Om Sveriges Hamnar skulle ingå ett kollektivavtal för området med en annan facklig organisation först, skulle förbundet helt frånfalla dessa ändringsyrkanden, eftersom de därmed skulle vara betydelselösa.

Avtalskraven om anställningsvillkor under kollektivavtalsförhandlingarna avsåg alltså i första hand den situationen att förbundet lyckades ingå sitt kollektivavtal först, och kollektivavtalet därmed skulle ha intagit ställning som förstahandsavtal. Förbundet har aldrig krävt att sådana villkor ska tillämpas för det fallet att kollektivavtalet skulle bli ett andrahandsavtal.

Först när Sveriges Hamnar och Transport den 20 maj 2025, efter beslutad medling, ingick hamn- och stuveriavtalet, blev det klart för förbundet att Transports kollektivavtal är förstahandsavtalet på området och att förbundets eventuellt efterkommande kollektivavtal blir andrahandsavtal.

Förbundet har inte vägrat att acceptera ett erbjudande om ett nytt andrahandsavtal.

Syftena med stridsåtgärderna

Förbundets målsättning med stridsåtgärderna är att uppnå ett bindande kollektivavtal som i sin tur medför fredsplikt mellan parterna under avtalets giltighetstid. Bestämmelserna i 41 d § medbestämmandelagen hindrar inte en organisation från att vidta stridsåtgärder för att tillvarata sina medlemmars intressen och bli erkänd som avtalspart och ingå ett eget kollektivavtal med egna villkor, så länge syftet inte är att undantränga ett befintligt

kollektivavtal. Förbundet vill helt enkelt ingå ett eget kollektivavtal, vilket är ett legitimt syfte.

Inget undanträngande av förstahandsavtalet

Förbundets syfte med stridsåtgärderna är att få till stånd ett nytt kollektivavtal med Sveriges Hamnar som innehåller vissa regleringar som inte funnits med i det tidigare kajavtalet. Med de nya regleringarna vill förbundet framför allt stärka skyddet för förtroendevalda och underlätta den fackliga verksamheten, samt också begränsa omfattningen av inhyrd personal. Det framgår av varselhandlingarna. Därutöver krävde förbundet under kollektivavtalsförhandlingarna höjd grundlön, höjning av tillägg och andra lönedelar, en sjätte semestervecka, höjning av minsta ersättning till visstidsanställda samt förbättrade försäkringsvillkor, men stridsåtgärderna avser således inte dessa krav.

Att kräva ett kollektivavtal med delvis annan lydelse än det första kollektivavtalet innebär som nämnts inte något undanträngande av förstahandsavtalet.

Det ökade skyddet för förbundets förtroendevalda ska åstadkommas dels genom att inskränka arbetsgivarens möjlighet att vägra att rätta sig efter domar om ogiltigförklaring av uppsägningar och avskedanden när åtgärden har inneburit en föreningsrättskränkning, dels genom att införa ett särskilt skadestånd till förbundet när 39 § anställningsskyddslagen tillämpas på förbundets förtroendevalda. Regleringen handlar alltså inte om att försvåra möjligheten att säga upp anställda, utan tar bara sikte på efterkommande tvister som kan uppstå när arbetsgivare inte rättar sig efter en dom om ogiltigförklaring. Det enda som begränsas med avtalskraven är arbetsgivarens möjlighet att agera föreningsrättskränkande eller att göra sig av med fackliga förtroendevalda i de fall domstol har funnit att det saknas sakliga eller laga skäl för det.

Förbundet har också krävt en tydligare reglering av rätten för skyddsombud att medverka vid riskbedömningar samt skärpta och normerade skadestånd

när fackliga förtroendevalda hindras. Bakgrunden är de många tvister förbundet haft om att förbundets skyddsombud utestängts från arbetsmiljöarbetet.

Förbundet har vidare krävt skärpta och normerade skadestånd vid uteblivna primärförhandlingar enligt medbestämmandelagen. I en tvist i Arbetsdomstolen om hur vissa primärförhandlingar ska genomföras föreslog rättens ordförande vid den muntliga förberedelsen att parterna skulle reglera förhandlingsproceduren i ett kollektivavtal. Detta var något som förbundet då ställde sig positiv till, men som kategoriskt avvisades av Sveriges Hamnar. Därför försöker förbundet nu i stället skärpa skadestånden vid uteblivna primärförhandlingar för att därigenom upprätthålla förhandlingsrätten.

Den av förbundet krävda regleringen av inhyrd personal går ut på att sätta en gräns för hur stor andel av det totala antalet arbetade timmar som får utföras av bemanningsanställda.

Förbundet har ingen avsikt att tränga undan Sveriges Hamnars kollektivavtal med Transport, ens när det gäller förbundets ekonomiska yrkanden under kollektivavtalsförhandlingarna. Inget av förbundets avtalskrav har den innebörden eller verkan. Det är förbundets mening att avtalskraven inte på något sätt kommer att inverka på tillämpningen av hamn- och stuveriaavtalet såsom förstahandsavtal. De avtalsvillkor som förbundet kräver med stöd av stridsåtgärderna innebär inte på något sätt att förstahandsavtalet mellan Sveriges Hamnar och Transport begränsas eller måste tillämpas på något annat sätt. Förbundets avtalskrav om dess förtroendevalda har ingen som helst betydelse för Transports förtroendevalda. Inte heller den krävda volymbegränsningen av inhyrd personal skulle medföra att arbetsgivare måste tillämpa förstahandsavtalet med Transport på något annat sätt. Hamn- och stuveriaavtalet innehåller nämligen inga bestämmelser om detta, varför frågan måste anses vara oreglerad.

De obligatoriska avtalsvillkor som förbundet kräver kan tillämpas jämte förstahandsavtalet utan någon inverkan på detta. Skulle något villkor inte kunna tillämpas jämte förstahandsavtalet så löses detta på sedvanligt sätt genom domstolsprövning. Förbundet försöker inte föregripa en sådan domstolsprövning genom att i kollektivavtalet reglera tillämpningen. Om Arbetsdomstolen finner att något avtalsvillkor inte kan tillämpas samtidigt med förstahandsavtalet, skulle förbundet godta detta, såsom förbundet gjort när sådana tvister uppstått tidigare.

Det är Sveriges Hamnar som har att förklara hur och styrka att avtalskraven som stöds av stridsåtgärderna faktiskt innebär att hamn- och stuveriaavtalet skulle trängas undan.

Ingen påtryckning i någon rättstvist

Avtalskraven eller stridsåtgärderna har inte som syfte att utöva påtryckning i någon pågående rättstvist.

Det är inte riktigt att den krävda avtalsregleringen skulle omöjliggöra för arbetsgivaren att vidhålla sin uppfattning och kvarstå i sin inställning i arbetstvisten mellan förbundet och ett av Sveriges Hamnars medlemsföretag om uppsägningen av förbundets vice ordförande. Avtalskraven om bättre skydd för förbundets förtroendevalda tar inte sikte på uppsägningstvister eller bedömningen av om det finns sakliga skäl för uppsägning, utan på den senare tvist som kan uppstå när en arbetsgivare vägrar att rätta sig efter en dom som ogiltigförklarat en uppsägning. Några sådana tvister finns inte mellan förbundet och något av Sveriges Hamnars medlemsföretag.

Att det pågår en tvist om uppsägning och föreningsrättskränkning mellan förbundet och ett av Sveriges Hamnars medlemsföretag om uppsägningen av förbundets vice ordförande innebär således inte att stridsåtgärderna syftar till att utöva påtryckning i den aktuella tvisten. Den tvisten kommer att avgöras i Arbetsdomstolen.

Alla förbundets yrkanden i samtliga avtalsrörelser har sin bakgrund i vad som händer på arbetsplatserna under avtalsperioderna. Det är självklart att en fackförening i samband med centrala avtalsrörelser försöker att åtgärda de problem som medlemmarna identifierar i sin vardag. Kraven om ökat skydd för förtroendevalda bottnar i praktiska fackliga behov som finns på arbetsplatserna och syftar till att få fler medlemmar att känna sig trygga med att axla fackliga förtroendeuppdrag, trots upplevda trakasserier och stor utsatthet hos en del av Sveriges Hamnars medlemsföretag.

Förbundet har inte krävt att några specifika rättsliga konsekvenser ska tillämpas för bestämmelserna i någon pågående tvist. Frågor om hur avtalskraven ska tolkas och tillämpas kommer att hanteras i eventuella framtida tvister och, om parterna inte når enighet, slutligen avgöras av Arbetsdomstolen.

Sveriges Hamnar har bevisbördan för att förbundet faktiskt har som ändamål med stridsåtgärderna att utöva påtryckning i en rättstvist.

Skulle Arbetsdomstolen finna att stridsåtgärderna i någon utsträckning har som ändamål att påverka den nämnda rättstvisten, är det huvudsakliga syftet alltså att genom kollektivavtalsreglering stärka skyddet för förbundets förtroendevalda, vilket är ett tillåtet fackligt syfte. Om en stridsåtgärd har ett legitimt fackligt syfte som är primärt, ska åtgärden enligt Arbetsdomstolens praxis inte bedömas som olovlig enbart för att det även finns ett sekundärt syfte som isolerat sett vore otillåtet, såsom påtryckning i en rättstvist.

Utredningen

Frågan om interimistiskt beslut har som nämnts avgjorts efter ett särskilt sammanträde med parterna, som gett in visst skriftligt material.

Skäl

Sveriges Hamnar och förbundet är för närvarande inte bundna av något kollektivavtal i förhållande till varandra, men brukar vara det. De tidigare kollektivavtalen mellan Sveriges Hamnar och förbundet, kajavtalet, var s.k. andrahandsavtal för hamnarbetare i förhållande till Sveriges Hamnars kollektivavtal med Transport, som brukar vara s.k. förstahandsavtal.

Innan Sveriges Hamnar hade träffat ett nytt kollektivavtal för hamnarbetare med Transport, framställde förbundet krav på innehållet i ett nytt kollektivavtal och varslade Sveriges Hamnar om stridsåtgärder med angivet syfte att få till stånd reella förbättringar av såväl förutsättningarna för fackligt arbete som reglering av inhyrning i hamnarna i ett nytt kollektivavtal. Sedan Sveriges Hamnar ingått ett nytt kollektivavtal med Transport för hamnarbetare inledde förbundet de varslade stridsåtgärderna. Stridsåtgärder pågår fortfarande.

Sveriges Hamnar har gjort gällande att stridsåtgärderna har otillåtna syften, nämligen att det begärda kollektivavtalet ska tillämpas på ett sådant sätt att det tränger undan Sveriges Hamnars kollektivavtal med Transport respektive att utöva påtryckning i en rättstvist om förbundets vice ordförande. Förbundet har bestritt att förbundet har sådana syften med stridsåtgärderna.

Bestämmelserna i 41 d § första stycket 4 och andra stycket medbestämmandelagen kodifierar den s.k. Britanniaprincipen, som utvecklats i Arbetsdomstolens praxis, men hindrar inte en arbetstagarorganisation att vidta stridsåtgärder för att ta till vara sina medlemmars intressen och att bli erkänd som avtalspart, så länge stridsåtgärden inte vidtas för att tränga undan eller ändra ett befintligt kollektivavtal (prop. 2018/19:105 s. 32 f.). Arbetsdomstolens tidigare praxis om tillåtligheten av en stridsåtgärd när det har gjorts gällande att den syftar till att tränga undan eller ändra befintliga kollektivavtal, som det hänvisas till i förarbetena, har därför fortfarande betydelse.

Domstolen har sammanfattningsvis uttalat följande (se t.ex. AD 2017 nr 32, AD 2012 nr 13 och AD 2005 nr 110). Utgångspunkten är att en arbetstagarorganisation kan vidta stridsåtgärder till stöd för ett anspråk på kollektivavtal för ett tillämpningsområde där kollektivavtal redan gäller mellan arbetsgivaren och en annan arbetstagarpart, trots att det ytterligare kollektivavtalet strider mot det redan befintliga. Att kollektivavtalen strider mot eller är oförenliga med varandra är ett problem som löses inte genom förbud mot stridsåtgärder i syfte att få det senare kollektivavtalet till stånd utan genom rättsprinciper om konkurrens mellan olika kollektivavtal. Situationen är en annan när stridsåtgärden framstår som ett angrepp på det redan befintliga kollektivavtalet. De situationer som avses är sådana där en utomstående arbetstagarorganisation inte enbart för egen räkning ställer krav på ett konkurrerande kollektivavtal utan uttryckligen fordrar att arbetsgivaren ska tillämpa det kollektivavtal som organisationen begär även på arbetstagare som är medlemmar i den arbetstagarorganisation som är part i det redan befintliga kollektivavtalet och därmed bundna av kollektivavtalet.

Förbudet i 41 e § första stycket medbestämmandelagen gäller om ändamålet med stridsåtgärden är att påverka någon som är part i en rättstvist för att driva igenom sin ståndpunkt i tvisten. Det kan förekomma situationer då det finns flera ändamål bakom en stridsåtgärd, varav något av ändamålen sett isolerat skulle göra stridsåtgärden olovlig. I sådana fall har Arbetsdomstolen uttalat att bedömningen måste göras med ledning av den betydelse de olika ändamålen får antas ha för stridsåtgärdens påbörjande och vidmakthållande. Om stridsåtgärden är tillåten som facklig påtryckningsåtgärd bör den, enligt domstolen, inte kunna betraktas som otillåten enbart för att den också har ett syfte som skulle göra den olovlig (AD 1986 nr 108 och AD 2006 nr 58). Förbudet i den nämnda bestämmelsen är enligt förarbetena inte avsett att bedömas på något annat sätt än det sätt som Arbetsdomstolen har bedömt situationer då det finns olika konkurrerande ändamål (prop. 2018/19:105 s. 61).

Arbetsdomstolen gör följande bedömning.

Förbundet har sedan 2019 haft tid efter annan träffade andrahandsavtal i förhållande till Sveriges Hamnars kollektivavtal med Transport. Det har inte gjorts gällande att förbundet tidigare skulle ha försökt att med stridsåtgärder tränga undan Sveriges Hamnars kollektivavtal med Transport. Tvister om förhållandet mellan kollektivavtalen för hamnarbetare har förts till, och avgjorts av, Arbetsdomstolen.

Förbundet har såvitt framkommit inte ställt som villkor för stridsåtgärdernas upphörande att några av de begärda avtalsvillkoren ska börja tillämpas.

Det har framkommit att förbundet framställde sina avtalskrav i tron att förbundet kunde uppnå ett förstahandsavtal. Innebörden och formuleringarna av avtalskraven kan därför, enligt Arbetsdomstolens mening, inte tas till intäkt för att förbundet med stridsåtgärderna syftar till att tränga undan ett befintligt kollektivavtal. Förbundet har bekräftat att inget av de tidigare avtalskraven om anställningsvillkor krävs med stöd av de inledda stridsåtgärderna.

Syftet med stridsåtgärderna avser enligt varselhandlingarna sådana frågor om fackligt arbete och inhyrning av arbetskraft i hamnarna som förbundet menar inte utgör anställningsvillkor som är reglerade i Sveriges Hamnars kollektivavtal med Transport. Inte heller varselhandlingarna kan därför tas till intäkt för att förbundet med stridsåtgärderna syftar till att tränga undan ett befintligt kollektivavtal.

Enligt Arbetsdomstolens mening finns det inte skäl att misstro förbundets i målet lämnade uppgifter om att syftet med stridsåtgärderna är att återigen få till stånd ett andrahandsavtal i förhållande till Sveriges Hamnars nyligen tecknade kollektivavtal med Transport, med de verkningar som ett sådant kollektivavtal kan ha.

Det finns därför på utredningens nuvarande stadium inte fog för att anse att förbundets syfte med stridsåtgärderna är att tränga undan Sveriges Hamnars kollektivavtal med Transport.

Eftersom det inte gjorts sannolikt annat än att förbundets primära syften med stridsåtgärderna är att ta till vara sina medlemmars intressen och att åter bli erkänt som kollektivavtalspart, dvs. att stridsåtgärderna är traditionella tillåtna fackliga påtryckningsåtgärder, saknar det betydelse om förbundet också avsett att med stridsåtgärderna utöva påtryckning i en rättstvist. Det kan tilläggas att det på utredningens nuvarande stadium, enligt Arbetsdomstolens mening, inte finns fog för att anse att förbundet med stridsåtgärderna avsett att utöva påtryckning i någon rättstvist.

Arbetsdomstolen finner sammanfattningsvis att de invändningar som Sveriges Hamnar gjort mot de varslade stridsåtgärderna inte kan godtas och att Sveriges Hamnars yrkande om interimistiskt förordnande därför ska avslås.

Arbetsdomstolens ställningstagande

Arbetsdomstolen avslår Sveriges Hamnars yrkande om interimistiskt förordnande.

Ledamöter: Sören Öman, Håkan Lundquist, Kerstin G. Andersson, David Johnsson (skiljaktig), Johanna von Hellwig (skiljaktig), Hanna Björknäs och Martina Perzanowska.

Rättssekreterare: Sophie Egmar

Beslutsbilaga
i mål nr A 75/25

Ledamöterna David Johnssons och Johanna von Hellwigs skiljaktiga mening

Sveriges Hamnar och Svenska Transportarbetareförbundet har ingått hamn- och stuveriaavtalet. Av hamn- och stuveriaavtalet framgår att det är tillåtet att anlita bemanningsföretag i ett företags ordinarie verksamhet. Svenska Hamnarbetarförbundet har varslat om stridsåtgärder bl.a. i syfte att sätta en gräns för hur stor andel av det totala antalet arbetade timmar som får utföras av bemanningsanställda.

Det står dock klart att en arbetsgivare inte kan tillämpa både hamn- och stuveriaavtalets regler om inhyrning och de begränsningar som Svenska Hamnarbetarförbundet förespråkar samtidigt. Det bör också framhållas att Svenska Hamnarbetarförbundet driver kravet på begränsad användning av bemanningsanställda, trots insikten om att ett eventuellt kajavtal skulle utgöra ett så kallat andrahandsavtal. Den fråga som därmed aktualiseras är huruvida det, under dessa förhållanden, är tillåtet att genomföra stridsåtgärder i syfte att få igenom villkor som strider mot förstahandsavtalet.

Enligt vår mening omfattas stridsåtgärder som syftar till att få igenom villkor som är oförenliga med ett förstahandsavtal av förbudet i 41 d § första stycket 4 medbestämmandelagen. Av den bestämmelsen framgår att en arbetstagare inte får vidta eller delta i en stridsåtgärd mot en kollektivavtalsbunden arbetsgivare till stöd för krav i en fråga som är reglerad genom arbetsgivarens kollektivavtal, om arbetstagarorganisationen kräver att arbetsgivaren ska tillämpa det kollektivavtal som organisationen vill uppnå på ett sådant sätt att det tränger undan arbetsgivarens befintliga kollektivavtal.

Vi anser därför att Sveriges Hamnars yrkande om interimistiskt förordnande ska bifallas.