

Interimistisk prövning av stridsåtgärder. Sedan Sveriges Hamnar och Svenska Transportarbetareförbundet ingått kollektivavtal för hamnarbetare har Svenska Hamnarbetarförbundet inlett stridsåtgärder för kollektivavtal på samma område. Sveriges Hamnar gjorde en fredspliktsinvändning och väckte talan om de varslade stridsåtgärderna. I beslut den 26 maj 2025 (AD 2005 nr 35) avslag Arbetsdomstolen en begäran om interimistiskt beslut. Därefter varslade Svenska Hamnarbetarförbundet om ytterligare stridsåtgärder och Sveriges Hamnar väckte en ny talan. Arbetsdomstolen har funnit att de varslade stridsåtgärderna har till ändamål att uppnå kollektivavtalsbundenhet, att Svenska Hamnarbetarförbundet har förhandlat sina avtalskrav med Sveriges Hamnar samt att det på utredningens nuvarande stadium inte finns fog för att anse att Svenska Hamnarbetarförbundets syfte med stridsåtgärderna är att tränga undan Sveriges Hamnars kollektivavtal med Svenska Transportarbetareförbundet eller utöva påtryckning i någon rättstvist. Sveriges Hamnars invändningar mot stridsåtgärderna kunde därför inte godtas.

ARBETSDOMSTOLEN**BESLUT**

Beslut nr 45/25

2025-06-18

Mål nr A 75/25

Stockholm

och A 92/25

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.

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 skulle börja tidigast den 30 maj.

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 (mål nr A 75/25).

Arbetsdomstolen höll ett särskilt sammanträde med parterna om frågan om interimistiskt beslut den 23 maj 2025. Vid det sammanträdet bekräftade förbundet att inget av de tidigare avtalskraven om anställningsvillkor krävs med stöd av stridsåtgärderna.

I beslut den 26 maj 2025 (AD 2025 nr 35) avslog Arbetsdomstolen Sveriges Hamnars yrkande om interimistiskt förordnande.

Den 2 juni 2025 lämnade medlarna parterna ett förslag till överenskommelse som Sveriges Hamnar accepterade och förbundet förkastade.

Den 10 juni 2025 varslade förbundet Sveriges Hamnar om ytterligare stridsåtgärder. Även den 12 juni 2025 varslade förbundet Sveriges Hamnar om ytterligare stridsåtgärder. De ytterligare stridsåtgärderna börjar tidigast den 19 juni 2025 kl. 10.45.

Enligt varselhandlingarna var syftet med de ytterligare 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.

På kvällen den 11 juni 2025 ansökte Sveriges Hamnar på nytt om stämning på förbundet med yrkande om fastställelse av de den 10 juni 2025 varslade stridsåtgärdernas olovlighet, även interimistiskt, och skadestånd (mål nr A 92/25). Arbetsdomstolen beslutade att det nya målet ska handläggas gemensamt med det tidigare. Den 13 juni 2025 kom Sveriges Hamnar in med motsvarande yrkanden avseende de den 12 juni 2025 varslade stridsåtgärderna. Samma dag varslade Sveriges Hamnar förbundet om stridsåtgärder.

I detta beslut behandlas Sveriges Hamnars nya yrkanden om interimistiskt beslut. Arbetsdomstolen har hållit ett särskilt sammanträde med parterna om frågan om interimistiskt beslut den 16 juni 2025.

Tillämplig lagstiftning

Enligt 41 d § första stycket 2 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 stridsåtgärden inte har till ändamål att uppnå kollektivavtalsbundenhet mellan arbetsgivaren och arbetstagarorganisationen. Enligt 41 d § första stycket 3 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 inte har förhandlat med arbetsgivaren eller arbetsgivarens organisation om de krav som arbetstagarorganisationen ställer. 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. Sådana stridsåtgärder är enligt lagrummets andra stycke olovliga.

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 10 och 12 juni 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

Det framgår av förbundets varsel att de eftersträvade 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. Förbundet vägrar numera acceptera att förbundets kollektivavtal enbart ska tillämpas som ett andrahandsavtal med ingen eller begränsad betydelse för regleringen av anställningsvillkor för arbetare i hamnarna. Förbundets agerande under avtalsrörelsen i vår och under medlingen, i förening med de lagda varslen, är tydliga uttryck för att avtalskraven och stridsåtgärderna till stöd för dessa har ett undanträngandesyfte i strid med 41 d § första stycket 4 medbestämmandelagen.

Förbundets agerande visar att de krav som förbundet uppställer för att teckna ett nytt andrahandsavtal är orimliga i förhållande till gällande rätt och i förhållande till den hemställan som Medlingsinstitutets medlare har lagt fram till parterna och som Sveriges Hamnar redan har accepterat. Stridsåtgärderna har därför inte till ändamål att uppnå kollektivavtalsbundenhet på det sätt som lagstiftningen förutsätter. Stridsåtgärderna är således olovliga enligt 41 d § första stycket 2 medbestämmandelagen.

Förbundets agerande visar att stridsåtgärderna vidtas utan att förbundet dessförinnan har ingått i sakliga förhandlingar om sina kollektivavtalskrav på det sätt som förutsätts enligt 41 d § tredje stycket medbestämmandelagen. Stridsåtgärderna är därför olovliga enligt 41 d § första stycket 3 medbestämmandelagen.

De krav som förbundet har framställt om inskränkningar i arbetsgivarnas rätt att följa anställningsskyddslagen efter domstolsprövning har sin bakgrund i den pågående arbetstvisten mellan förbundets vice ordförande och hans arbetsgivare (Arbetsdomstolens mål nr A 87/25) och har som syfte att genom risk för drakoniska påföljder 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. De av förbundet varslade stridsåtgärderna är således olovliga enligt 41 e § första stycket medbestämmandelagen.

Hamn- och stuveriavtalet med Transport gäller som förstahandsavtal

Mellan Sveriges Hamnar och Transport gäller hamn- och stuveriavtalet (förstahandsavtalet). Sveriges Hamnar och Transport har sedan mycket lång tid tecknat förstahandsavtalet, som är ett av de äldsta kollektivavtalen på svensk arbetsmarknad. Det har sedan förbundet 2019 för första gången fick ett eget kollektivavtal, andrahandsavtalet, aldrig existerat ett avtalslöst tillstånd för hamnarna, utan det har alltid funnits ett vid var tid gällande förstahandsavtal mellan Sveriges Hamnar och Transport. Förbundet har därför aldrig kunnat

utgå från att andrahandsavtalet ska kunna ersätta förstahandsavtalet genom senioritet.

Sveriges Hamnar och Transport ingick den 20 maj 2025 ett nytt förstahandsavtal.

Förstahandsavtalet reglerar villkoren för hamnarbete och Sveriges Hamnars medlemmar är skyldiga att tillämpa förstahandsavtalet på samtliga arbetstagare som utför arbete på förstahandsavtalets tillämpningsområde.

Förstahandsavtalet tillämpas således 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.

Transport har anspråk på att dess avtal ges fullt genomslag och exklusiv tillämpning i samtliga hamnar, och förstahandsavtalet medger ingen parallell eller alternativ avtalsreglering med annan fackförening. Samtliga frågor som rör anställningsvillkor och övriga villkor som har sin grund i anställningen i hamnen, är, uttryckligen eller underförstått, uttömmande reglerade i förstahandsavtalet, i såväl positivt som negativt hänseende. Det finns därmed inget sätt för arbetsgivarna att tillämpa särregleringar i andrahandsavtal avseende samma avtalsområde utan att samtidigt bryta mot förstahandsavtalet, med skadeståndsskyldighet till Transport som påföljd. Detta gäller oavsett om reglerna som tillämpas framför förstahandsavtalet utgör s.k. normativa villkor eller obligatoriska villkor. Förstahandsavtalet reglerar samtliga sådana frågor uttömmande och exklusivt. Hamn- och stuveriaavtalet förbjuder tillämpning av ett andrahandsavtals avvikande avtalsvillkor, till alla delar.

Enda sättet för förbundet att få genomslag för andra bestämmelser än de som följer av förstahandsavtalet är genom att tillgripa olovliga stridsåtgärder för att genom sin fackliga styrka tvinga arbetsgivarna att teckna ett avtal med andra villkor än förstahandsavtalet och därigenom söka åstadkomma ett undanträngande av förstahandsavtalet.

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 andrahandsavtal 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 stuveriavtalet. Kollektivavtalet skulle bl.a. innehålla bestämmelser om 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 avtal utgjorde ett andrahandsavtal utan självständig betydelse för anställningsvillkor eller villkor i förhållande till förbundet på organisationsplanet. Den frammedlade lösningen påverkade inte verksamheten ute i hamnarna eller anställningsförhållandena för hamnarbetarna. Någon rätt till facklig introduktion på betald arbetstid för nyanställda eller inhyrda har inte införts. Sådan rätt följer inte heller av förstahandsavtalet. Inom ramen för medlingen hade Sveriges Hamnar åtagit sig att ensidigt undersöka om frågan om rehabilitering 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. Förbundet eller dess medlemmar har emellertid inte beviljats några rättigheter i anslutning till angiven fond. Sådan rätt följer inte heller av förstahandsavtalet. 2023 års andrahandsavtal innehöll således inte några avvikelser från förstahandsavtalet.

2025 års avtalsrörelse

I årets avtalsrörelse växlade förbundet upp attackerna på förstahandsavtalet, som förbundet menar är för dåligt och måste ersättas av något betydligt bättre, ur förbundets perspektiv.

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

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 torsdagen den 15 maj 2025 och har bedrivits med olika intensitet sedan dess.

Sveriges Hamnar och Transport ingick som nämnts den 20 maj 2025 ett nytt förstahandsavtal.

Den 2 juni 2025 lade Medlingsinstitutets medlare fram ett förslag till överenskommelse mellan parterna, en s.k. hemställan. Medlarnas hemställan innebar att ett nytt andrahandsavtal skulle ingås på precis samma sätt som tidigare, dvs. ett andrahandsavtal som är identiskt och således likalydande med förstahandsavtalet. Sveriges Hamnar accepterade medlarnas förslag. Den 3 juni 2025 förkastade förbundet förslaget om ett nytt andrahandsavtal, med motiveringen att förbundet inte fick gehör för sina tillkommande krav vid sidan av och utöver förstahandsavtalet.

Den 10 juni 2025 varslade förbundet Sveriges Hamnar om ytterligare stridsåtgärder, där de första av dessa är aviserade att träda i verkställighet kl. 10.45 den 19 juni 2025. Även den 12 juni 2025 varslade förbundet Sveriges Hamnar om ytterligare stridsåtgärder.

Sveriges Hamnar har denna gång valt att inte göra någon formell fredspliktsinvändning i förhållande till förbundet, utifrån bedömningen att en sådan inte skulle ha någon påverkan på förbundets agerande. Stridsåtgärderna är, trots att det inte gjorts någon formell fredspliktsinvändning, olovliga.

Förbundet har inte förhandlat i sak med Sveriges Hamnar om avtalskraven

Förbundets krav har inte blivit föremål för förhandlingar på det sätt som förutsätts enligt 10 § medbestämmandelagen. Förbundet har därmed inte uppfyllt sin förhandlingsskyldighet.

Medlingsinstitutets medlare har framfört till förbundet att dess krav inte kan genomdrivas genom medlingsförfarandet och att förbundet därför är hänvisat till att godta ett sedvanligt andrahandsavtal som enbart ger dem fackliga rättigheter enligt medbestämmandelagen, förtroendemannalagen och arbetsmiljölagen, men där villkoren i andrahandsavtalet alltså inte kommer att tillämpas. Även Medlingsinstitutets generaldirektör har offentligt uttalat sig i intervju med Sveriges Radio och sagt att förbundet ”har fått väldigt tydliga signaler om

att det är Transports avtal som är förstahandsavtal” och att ”det är det som gäller och man kan inte förhandla sig till något ytterligare genom en medling med Medlingsinstitutet”. Trots dessa tydliga besked om hur rättsläget ser ut och vad förbundet kan uppnå har förbundet avböjt medlarnas förslag och därefter framställt samma krav igen. Inte heller denna gång har det genomförts förhandlingar som uppfyller kraven enligt 10 § medbestämmandelagen.

Som part i en förhandling enligt 10 § medbestämmandelagen är man inte bara skyldig att komma till ett förhandlingssammanträde, utan man ska också se till att föra förhandlingen framåt, genom att bidra konstruktivt och lägga fram ett motiverat förslag till lösning av förhandlingsfrågan. Det har förbundet inte gjort. Förbundet har framställt sina krav på förändrade avtalsvillkor och därtill krävt att få ett avtal som ska ges faktisk tillämpning i hamnarna i enlighet med kraven, men har därefter enbart hänvisat arbetsgivarna till att acceptera förbundets krav, såsom de framställts. Någon förhandling i egentlig mening har inte genomförts.

Förbundet har inom ramen för medlingen fått en hemställan från Medlingsinstitutets medlare, innebärande ett erbjudande om ett nytt andrahandsavtal. Det förslaget har förbundet avvisat, utan att inlåta sig i någon som helst förhandling dessförinnan eller därefter.

De varslade stridsåtgärderna kommer därmed att vidtas utan att förbundet har förhandlat med arbetsgivarnas organisation om de krav som förbundet ställer, i strid med 41 d § första stycket 3 medbestämmandelagen. De ska därför förklaras olovliga också på denna grund.

Förbundet vill inte uppnå kollektivavtalsbundenhet

Syftet med bestämmelsen i 41 d § första stycket 2 medbestämmandelagen är att förbjuda och förhindra stridsåtgärder som vidtas utan att den angripande fackföreningen egentligen har som primärt syfte att bli erkänd som kollektivavtalspart och komma i åtnjutande av de rättigheter som följer av en sådan ställning. Det åsyftade läget hade enkelt kunnat åstadkommas genom att förbundet accepterade medlarnas hemställan. Det vägrade dock förbundet, med moti-

veringen att andrahandsavtalet inte skulle ge förbundet eller dess medlemmar en bättre ställning än Transport och Transports medlemmar på grundval av förstahandsavtalet. Det är därmed uppenbart att förbundet inte har som syfte med sina stridsåtgärder att uppnå kollektivavtalsbundenhet.

Samtliga de avtalsvillkor som förbundet uppställt och som förbundet försöker förminska betydelsen av genom att kalla dem organisatoriska krav har som uppenbart och direkt mål att påverka arbetsgivarnas beslut i arbets- och företagsledningsfrågor. De villkorskrav som förbundet framställt skulle innebära risk för drakoniska påföljder för arbetsgivarna i förhållande till vad som följer av gällande rätt, på ett sätt som inte kan förklaras på annat sätt än att förbundet vill skrämma arbetsgivarna med hot om fullkomligt orimliga skadeståndsnivåer vid ett eventuellt felsteg och därmed säkerställa att förbundets ombudsmän och medlemmar behandlas på ett helt annat sätt än alla andra medarbetare.

De varslade stridsåtgärderna är därmed olovliga också på den grunden att de inte har till ändamål att uppnå verklig eller egentlig kollektivavtalsbundenhet, i strid med 41 d § första stycket 2 medbestämmandelagen.

Syftena med stridsåtgärderna

Stridsåtgärderna enligt varslet kommer att ha stor inverkan på de berörda hamnarnas verksamhet och riskerar att orsaka stor ekonomisk skada.

Undanträngande av förstahandsavtalet

De krav som förbundet har ställt innebär att Sveriges Hamnars medlemmar ska tillämpa det kollektivavtal som förbundet vill uppnå på ett sådant sätt att det tränger undan förstahandsavtalet. Stridsåtgärder till stöd för sådana krav är inte tillåtna.

Det förhållandet att det mellan parterna tidigare träffats och under tre perioder funnits 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.

Syftet med förbundets stridsåtgärder är nu att få till stånd ett kollektivavtal som ska tillämpas framför förstahandsavtalet. Det framgår bl.a. av de krav som förbundet har uppställt som villkor för att ställa in de varslade stridsåtgärderna, vad förbundet har benämnt som konkreta ändringsyrkanden avseende kajavtalet som framförts. Förbundet har dessutom vägrat att acceptera den hemställan som lagts fram av Medlingsinstitutets medlare och som gick ut på att förbundet ges rätt till ett nytt andrahandsavtal.

Det är uppenbart att förbundets avsikt är att det krävda avtalet ska tillämpas på ett sådant sätt att det tränger undan förstahandsavtalet.

Förstahandsavtalet innebär som nämnts en skyldighet för Sveriges Hamnars medlemmar att tillämpa det avtalets villkor på samtliga anställda som utför arbete inom avtalets tillämpningsområde. Förbundets krav 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 som nämnts reglerade i förstahandsavtalet. Krav på att arbetsgivaren 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 organiserade hamnarbetare.

Av vad förbundet anfört i mål nr A 75/25 framgår att förbundet vill inskränka arbetsgivarens möjligheter och införa ett särskilt skadestånd till förbundet, införa en tydligare reglering av rätten för skyddsombud att medverka vid riskbedömningar samt skärpta och normerade skadestånd, skärpta och normerade skadestånd vid uteblivna primärförhandlingar enligt medbestämmande-

lagen och en gräns för hur stor andel av det totala antalet arbetade timmar som får utföras av bemanningsanställda. Samtliga dessa krav går utöver förstahandsavtalets regleringar och står därmed i direkt strid med förstahandsavtalet, som är heltäckande, uttömmande och exklusivt. De redovisade kraven får inte tillämpas av någon arbetsgivare som är bunden av förstahandsavtalet. Görs det ändå finns det skadeståndsskyldighet mot Transport. Att med stöd av stridsåtgärder försöka tvinga arbetsgivare att ingå ett andrahandsavtal med sådana villkor medför därför med nödvändighet att ett undanträngande av förstahandsavtalet är förbundets mål, såväl med stridsåtgärderna som med avtalskraven och med de redan i nuläget aviserade kommande rättsprocesserna.

Förbundet för återkommande fram påståendet att förbundet inte kräver att andrahandsavtalet ska tillämpas på något annat sätt än enligt de principer om konkurrerande kollektivavtal som slagits fast av Arbetsdomstolen och att förbundet överlåter till Arbetsdomstolen att avgöra frågor om tillämpningen av andrahandsavtalet. Påståendet är försåtligt, eftersom det maskerar det faktum att en förutsättning för att Arbetsdomstolen ska kunna ta ställning till en sådan konflikt är att förbundet kräver tillämpning av andrahandsavtalet framför förstahandsavtalet. Avsikten med att tvinga på arbetsgivarna ett andrahandsavtal med andra regleringar än förstahandsavtalet är att förbundet därefter ska kräva tillämpning av andrahandsavtalet framför förstahandsavtalet. Det utgör själva essensen i ett undanträngandesyfte.

Om ett sådant undanträngandesyfte inte fanns, hade förbundet kunnat tacka ja till medlarnas hemställan den 3 juni 2025, eftersom medlarnas hemställan ger förbundet exakt de rättigheter som Arbetsdomstolens principer om konkurrerande kollektivavtal medför för förbundet.

Förbundet kräver emellertid tillämpning av sitt andrahandsavtal på ett sätt som går långt utöver vad som följer av Arbetsdomstolens principer om konkurrerande kollektivavtal och innebär därmed ett krav på undanträngande av förstahandsavtalet.

De av förbundet varslade stridsåtgärderna strider således mot 41 d § första stycket 4 medbestämmandelagen.

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 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 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.

De av förbundet varslade stridsåtgärderna strider således mot 41 e § första stycket medbestämmandelagen.

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 stridsåtgärder är lovliga. Det finns inte något hinder för förbundet att vidta stridsåtgärder.

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 förbundet 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 krav om att någon existerande eller yrkad avtalsbestämmelse ska tillämpas framför vad Sveriges Hamnar har reglerat i förstahandsavtalet med Transport.

Det är inte riktigt att Sveriges Hamnars avtal med Transport inte tillåter någon parallell eller alternativ avtalsreglering med annan fackförening och att eventuellt avvikande regleringar avseende obligatoriska villkor i andrahandsavtalet inte kan tillämpas utan att samtidigt bryta mot förstahandsavtalet.

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.

Kajavtalet som parterna ingick 2023 hade självständig betydelse även för obligatoriska villkor gentemot förbundet.

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. Förbundet har inte attackerat förstahandsavtalet.

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 stuveriaavtalet, blev det klart för förbundet att Transports kollektivavtal är förstahandsavtalet på området och att förbundets eventuellt efterkommande kollektivavtal blir andrahandsavtal.

Förbundets syn på andrahandsavtalets rättsliga status har varit oförändrad sedan parterna ingick kollektivavtal första gången 2019. Förbundet gjorde inte i avtalsrörelsen någon omsvängning i detta avseende.

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

Förbundet har förhandlat i sak med Sveriges Hamnar om avtalskraven

Avtalsvillkoren som förbundet krävt har varit föremål för förhandlingar med Sveriges Hamnar och förbundet har uppfyllt kravet i 41 d § första stycket 3 medbestämmandelagen.

Förbundet begärde förhandling med Sveriges Hamnar den 18 februari 2025 för att inleda överläggningar om ett nytt kollektivavtal mellan parterna. Av förhandlingsframställan framgår att förbundets avsikt var att få till stånd ett centralt kollektivavtal, samt att avtalsyrkanden och krav skulle framställas vid förhandlingen.

Ett första förhandlingsmöte mellan parterna hölls den 19 mars 2025 via Teams. Förbundet presenterade sina avtalskrav, men Sveriges Hamnar avböjde att diskutera dessa. Sveriges Hamnar ville avvakta tills ett nytt avtal med Transport hade tecknats, varefter ett likalydande avtal skulle erbjudas förbundet. Vid mötet frågade förbundet om Sveriges Hamnars syn på förbundets avtalskrav samt om organisationen hade egna avtalsförslag, men inga kommentarer eller förslag gavs.

Ett andra förhandlingsmöte mellan parterna ägde rum den 28 april 2025 i Stockholm. Förbundet presenterade då sina avtalskrav i en mer konkretiserad form. Sveriges Hamnar stod kvar vid sin hållning och ville inte diskutera kraven eller lägga fram egna förslag innan ett avtal med Transport hade ingåtts.

Förbundet klargjorde vid båda förhandlingstillfällena att om ett avtal med Transport ingicks först, skulle detta i så fall utgöra ett förstahandsavtal, och att förbundets avtal i en sådan situation skulle bli ett andrahandsavtal. Förbundet klargjorde också att om eller när Sveriges Hamnar tecknar avtal med Transport skulle förbundet fränfalla sina krav rörande anställningsvillkor, men vidhålla sina organisationskrav.

Medling inleddes mellan parterna den 15 maj 2025 i Stockholm. Möten med Medlingsinstitutets medlare hölls den 15, 16, 19 och 20 maj 2025. Under medlingen diskuterades förbundets organisationskrav ingående och rangordnades

efter vikt. Förbundet var tydligt med att kraven på anställningsvillkor skulle frånfallas om eller när Sveriges Hamnar tecknade ett nytt avtal med Transport, vilket organisationen gjorde den 20 maj 2025.

Förbundet har inte lämnat medlingen i årets avtalsrörelse utan 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.

Utöver förhandlingarna och medlingen tog förbundet initiativ till nya samtal med Sveriges Hamnar efter Arbetsdomstolens beslut den 26 maj 2025 om att tillåta stridsåtgärderna. Förbundets förhoppning var att parterna skulle föra en mer konstruktiv diskussion. Parterna träffades på Teams den 28 och 30 maj 2025. Sveriges Hamnar hade vid dessa möten inget att säga.

En ny medlingsomgång ägde rum den 2 och 3 juni 2025 i Stockholm. Medlarna presenterade då en hemställan om ett likalydande avtal som det Sveriges Hamnar och Transport hade tecknat. Förbundet avvisade hemställan, eftersom den inte tillmötesgick förbundets avtalskrav. Det stämmer inte att förbundet avvisade förslaget på grund av avtalets rättsliga status som andrahandsavtal.

Förbundet har under hela medlingsprocessen varit tydligt med att förbundet inte ställer några andra krav än de organisatoriska avtalsvillkoren om eller när Transport och Sveriges Hamnar ingår ett nytt kollektivavtal, samt att förbundet är införstått med att avtalet med Transport då blir förstahandsavtalet. Förbundet har inte ställt några nya avtalskrav sedan förhandlingarna inleddes med Sveriges Hamnar.

Sveriges Hamnars ovilja att diskutera förbundets avtalskrav är orsaken till att någon fördjupad diskussion om avtalskraven inte hölls.

Att generaldirektören för Medlingsinstitutet i media framförde åsikter om förbundets avtalskrav och att förbundet inte hade hörsammat dessa åsikter innebär inte att förhandlingskravet inte är uppfyllt.

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.

Att förbundet i ett kollektivavtal vill reglera frågor som angränsar till arbetsledningsrätten är ett uttryck just för syftet att uppnå kollektivavtalsbundenhet. Förbudet mot att vidta stridsåtgärder mot en redan kollektivavtalsbunden arbetsgivare för att visa missnöje eller påverka arbetsledningsbeslut tar sikte på enskilda beslut. Det innebär inte att det är förbjudet att reglera sådana frågor i ett kollektivavtal. Förbundets avtalskrav är inte orimliga. De handlar främst om skyddet för förtroendevalda och den fackliga verksamheten, samt om att begränsa omfattningen av inhyrd personal. Förbundets avtalskrav ska betraktas som en utgångspunkt för fortsatt diskussion och förhandling. Sveriges Hamnar har alla möjligheter att, genom förhandlingar och ytterst stridsåtgärder, påverka avtalsinnehållet.

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 stuveriavtalet 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 stuveriavtalet 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, 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 stuveriavtalet 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

Bakgrund

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 stridsåtgärder. Detta beslut gäller de stridsåtgärder förbundet varslade Sveriges Hamnar om den 10 och 12 juni 2025.

Parternas inställning

Sveriges Hamnar har gjort gällande att förbundet inte har förhandlat enligt 10 § medbestämmandelagen med Sveriges Hamnar om de krav som förbundet ställer. Enligt förbundet har förbundet förhandlat avtalskraven med Sveriges Hamnar vid två förhandlingssammanträden.

Sveriges Hamnar har vidare gjort gällande att stridsåtgärderna inte har till ändamål att uppnå kollektivavtalsbundenhet, vilket förbundet bestritt.

Sveriges Hamnar har dessutom 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.

Rättsliga utgångspunkter

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 syftat 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.

Ett nytt kollektivavtal får anses tränga undan ett äldre kollektivavtal, om arbetsgivaren inte kan tillämpa en bestämmelse i det nya kollektivavtalet utan att bryta mot det äldre 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).

Arbetsdomstolens bedömning

Åsyftas kollektivavtalsbundenhet?

Förbundet har sedan 2019 haft tid efter annan träffade andrahandsavtal i förhållande till Sveriges Hamnars kollektivavtal med Transport. Det har inte på utredningens nuvarande stadium framkommit något som tyder på att de varslade stridsåtgärderna – i strid med vad som anges i varselhandlingarna – inte skulle ha till ändamål att uppnå kollektivavtalsbundenhet.

Har kraven förhandlats?

Förbundets påstående om att förbundets avtalskrav har förhandlats med Sveriges Hamnar vid två förhandlingssammanträden får stöd av en förhandlingsframställan och en vittnesattest från förbundets ordförande. Arbetsdomstolen anser på utredningens nuvarande stadium att det är tillräckligt utrett att förbundet förhandlat sina avtalskrav med Sveriges Hamnar.

Undanträngningssyfte?

Det har inte framkommit att förbundet tidigare skulle ha försökt att med stridsåtgärder tränga undan Sveriges Hamnars kollektivavtal med Transport.

Sveriges Hamnar har inte närmare förklarat varför förbundets krav i 2023 års avtalsrörelse om en social fond till förmån för arbetsgivare som frivilligt rehabiliterar normalt behovsanställda hamnarbetare och om en timmes facklig introduktion på betald arbetstid inte skulle ha kunnat följas utan att arbetsgivaren skulle ha brutit mot förstahandsavtalet, annat än genom att ange att förstahandsavtalet innehåller en tyst reglering om att annan facklig organisation inte ska ges mer inflytande.

Twister om förhållandet mellan kollektivavtalen för hamnarbetare har regelmässigt 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, utan bara att det ska tecknas ett kollektivavtal med för förbundet acceptabla bestämmelser i de frågor förbundets krav avser.

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 återigen bekräftat att inget av de tidigare avtalskraven om anställningsvillkor krävs med stöd av 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 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 visa sig ha, om nödvändigt efter rättslig prövning.

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.

Påtryckning i en rättstvist?

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.

Sammanfattande slutsats

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, Berndt Molin, Lars Askelöf (skiljaktig), Göran Söderlöf (skiljaktig), Lenita Granlund och Kjell Svahn.

Rättssekreterare: Elin Kennedy

Beslutsbilagai mål nr A 75/25 och A 92/25**Ledamöterna Lars Askelöfs och Göran Söderlöfs skiljaktiga mening**

Sveriges Hamnar och Transport har ingått hamn- och stuveriavtalet och sålunda reglerat avtalsområdet mellan parterna. Avtalet är heltäckande och ska tillämpas på alla anställda i Sveriges Hamnars medlemsföretag oavsett var dessa är organiserade. Avtalet är att anse som ett s.k. förstahandsavtal.

Förbundet har yrkat på ändringar i sitt andrahandsavtal som innebär andra regleringar som går utöver de regler som gäller enligt förstahandsavtalet. Förbundet har angett att de varslade stridsåtgärdernas syfte är att få till stånd reella förbättringar av såväl förutsättningarna för fackligt arbete som reglering av inhyrning i hamnarna.

En arbetsgivare kan inte tillämpa både hamn- och stuveriavtalets regler och ovan nämnda yrkade regleringar samtidigt. Det är därför tydligt att förbundet har ett undanträngande syfte med stridsåtgärderna.

Enligt 41 d § första stycket medbestämmandelagen får 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.

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