

Interimistisk fråga om en arbetstagarorganisations meddelande till en hamn om att ett inkommande utländskt fartyg saknar s.k. ITF-avtal utgjort en otillåten åtgärd enligt EU-rätten då meddelandet resulterade i att hamnen nekade fartyget att lägga till vid kaj. Även fråga om Arbetsdomstolens behörighet.

ARBETSDOMSTOLEN

BESLUT
2024-10-31
StockholmBeslut nr 85/24
Mål nr A 215/24**KÄRANDE**

Oberon Shipping Inc., c/o Newport S.A., c/o WERKS Advokater, Östra Hamngatan 41–43, 411 10 Göteborg
Ombud: advokaten Vendela Lindström och juristen Malin Högberg,
WERKS Advokater AB, adress som ovan

SVARANDE

Svenska Transportarbetareförbundet, Box 714, 101 33 Stockholm
Ombud: förbundsjuristen Annett Olofsson, LO-TCO Rättsskydd AB,
Box 5152, 121 18 Johanneshov

SAKEN

stridsåtgärder; nu fråga om interimistiskt beslut

Bakgrund, yrkande och inställning

Oberon Shipping Inc. (bolaget) är registrerat i Republiken Marshallöarna. Bolaget ingick den 1 oktober 2024 kollektivavtal (ISU-avtalet) med International Seafarers' Union (ISU). ISU är registrerat i Slovenien, dvs. inom EU.

Bolaget äger fartyget MV HAATO (fartyget), som är registrerat i Republiken Marshallöarnas skeppsregister och för republikens flagg. Fartyget omfattas av ISU-avtalet.

Ingen av de 22 arbetstagarna på fartyget är enligt bolaget medlem i någon svensk arbetstagarorganisation eller i det internationella förbundet International Transport Workers' Federation (ITF). De är däremot alla enligt bolaget medlemmar i ISU.

Svenska Transportarbetareförbundet (förbundet) är medlem i ITF.

Mellan parterna gäller inte kollektivavtal.

Bolaget planerade att fartyget den 23 oktober 2024 skulle anlöpa Halmstad hamn med gods från Asien. Den 18 oktober 2024 lämnade fartyget Liverpool, Förenade kungariket, för färden mot Halmstad. Samma dag tog förbundet kontakt med Halmstad hamn och informerade om att fartyget inte hade ett ITF-avtal. Halmstad hamn meddelade därefter bolaget att fartyget inte tilläts anlöpa hamnen. Fartyget ligger därför i dagsläget ankrat i Kattegatt, strax utanför Halmstad.

Bolaget har den 28 oktober 2024 väckt talan mot förbundet och har så som det slutligen bestämt sin talan yrkat, även interimistiskt för tiden till dess tvisten slutligen avgjorts, att Arbetsdomstolen ska förklara att den av förbundet vidtagna stridsåtgärden (förbundets meddelande till Halmstad hamn) är olovlig. Bolaget har även yrkat att förbundet ska betala skadestånd till bolaget.

Om Arbetsdomstolen skulle finna att domstolen inte är behörig att ta upp målet, har bolaget begärt att målet hänvisas till Stockholms tingsrätt som är behörig tingsrätt.

Förbundet har bestritt yrkandet om interimistiskt förordnande. Förbundet har även yrkat att det pressmeddelande som bolaget har åberopat som bevisning ska avvisas.

Arbetsdomstolen har den 30 oktober 2024 hållit ett särskilt sammanträde med parterna i frågan om interimistiskt beslut.

Till utveckling av sin talan i frågan om interimistiskt beslut har parterna anfört i huvudsak följande.

Bolaget

Sammanfattning av grunderna för yrkandet

Förbundet meddelade Halmstad hamn att fartyget inte hade ITF-avtal och att förbundet och ITF avsåg att sätta fartyget i blockad om det tilläts lägga till vid hamnen. Förbundets meddelande till hamnen var en stridsåtgärd, som syftade till att förmå bolaget att teckna ett ITF-avtal. Den tvingade fartyget till stillestånd, eftersom förbundets meddelande ledde till att Halmstad hamn inte tillät fartyget att anlöpa hamnen.

Förbundet har ingen medlem ombord på fartyget och det finns inget intresse av att upprätthålla minimilönenivåer eller liknande som legitimerar stridsåtgärden. Förbundets krav på ITF-avtal går utöver vad som är nödvändigt, eftersom det redan finns kollektivavtal för fartyget som garanterar att en internationell miniminivå för arbetsvillkoren uppfylls. Stridsåtgärden står, då bolaget är etablerat i Grekland och då fartyget är engagerat i handel inom EU och med tredjeland, i strid med den fria rörligheten inom EU, dvs. EU-rätten. Stridsåtgärden – förbundets meddelande till Halmstad hamn – är därmed otillåten.

Ett interimistiskt beslut är nödvändigt, eftersom bolaget har ett anspråk på att inte utsättas för olovliga stridsåtgärder och då ett bifallande beslut förhoppningsvis skulle medföra att Halmstad hamn tillåter fartyget att lägga till vid kaj.

Närmare om stridsåtgärden

Förbundets agerande utgör en stridsåtgärd i medbestämmandelagens mening.

Att ett fartyg sätts i blockad innebär vanligtvis att samtliga arbetare som är anställda för att hantera fartyget stängs av. Stuveriarbetare, besättningen på den

båt som kör ut lotsen till fartyget, hamnarbetare m.fl. omfattas därmed av blockaden.

Att arbetarna i hamnen stängs av innebär att fartyget riskerar att bli kvarliggande vid kaj, utan möjlighet till lossning eller lastning och inte heller till vidare färd, eftersom fartyget är beroende av lots ut ur hamnen. Att ett fartyg blir fast vid kajen medför stora kostnader såväl för intressenter kopplade till fartyget, exempelvis rederi, befraktare och godsägare, som för hamnen. Det innebär också en risk för att hamnen tvingas neka andra inkommande fartyg på grund av platsbrist.

Förbundets goda kännedom om transport- och sjöfartsnäringen innebär att det kände till att meddelandet till Halmstad hamn skulle föranleda hamnen att neka fartyget att lägga till vid kaj. Förbundets avsikt med meddelandet var att skapa en blockad av fartyget redan innan det kom in till kajen i Halmstad hamn för att förmå bolaget att teckna ITF-avtal.

Förbundet meddelade bolaget den 24 oktober 2024 att det inte skulle acceptera något annat kollektivavtal än ITF:s kollektivavtal och att förbundet vidhåller att det avser att sätta fartyget i blockad för det fall det lägger till vid kaj i Halmstad hamn.

Stridsåtgärden är otillåten

Bolaget är helägt av en cypriotisk medborgare som har hemvist inom EU. All administration kring bolaget sker i Aten, Grekland, och det är även där alla styrelsemöten hålls. Bolaget har vidare en c/o-adress till ett bolag i Grekland som är angivet i ISU-avtalet. Bolaget betalar dessutom skatt i Grekland. Bolaget är därför etablerat i Grekland, dvs. inom EU. Eftersom fartygets gods lastats utanför EU och är avsedd att lastas av inom EU, omfattas därmed bolaget och fartyget av den rätt till fri rörlighet som följer av artikel 1.1 i Rådets förordning (EEG) nr 4055/86 av den 22 december 1986 om tillämpning av principen om frihet att tillhandahålla tjänster på sjötransportområdet mellan medlemsstater samt mellan medlemsstater och tredje land. I sammanhanget har det även viss betydelse att den arbetstagarorganisation som bolaget har tecknat kollektivavtal med är registrerad inom EU.

ISU-avtalet reglerar sedvanliga kollektivavtalsfrågor, såsom löner och arbetstider. Villkoren i ISU-avtalet motsvarar villkoren i FN:s fackorgan International Labour Organisation (ILO):s resolution Joint Maritime Commission (JMC) och konventionen Maritime Labour Convention (konventionen). Både Republiken Marshallöarna och Slovenien har, liksom Sverige, tillträtt konventionen. Fartyget är därmed underställt konventionen. Vidare var förbundet, genom ITF, delaktigt i förhandlingarna för och i konventionen och JMC samt, beträffande JMC, fastställandet av 2022 års ersättningsnivåer (som inkluderar även kommande år).

Arbetstagarna på fartyget har villkor, t.ex. om lön och arbetstider, som motsvarar eller överstiger minimivillkoren i ISU-avtalet och konventionen. Fartyget genomgick så sent som den 22 april 2024 en MLC-inspektion som utmynnade i att fartyget ansågs uppfylla konventionens krav i alla delar.

Eftersom ISU-avtalet inte understiger de internationella miniminivåerna för sjömän och annan fartygsbesättning enligt konventionen, är förbundets agerande i syfte att förmå bolaget att teckna kollektivavtal med ITF inte legitimt. Det är dock riktigt att det ITF-avtal som förbundet vill att bolaget ska teckna innehåller förmånligare villkor för arbetstagarna än ISU-avtalet, men ITF-avtalet ger inte uttryck för internationellt godtagna miniminivåer för sjöfolk utan det gör konventionen.

Stridsåtgärden påverkar även ett bolag med filial i Aten som utför vissa tjänster ombord på fartyget.

Stridsåtgärden strider mot denna bakgrund mot bolagets rätt till fri rörlighet inom EU. Eftersom bolaget ägs av en fysisk person som är EU-medborgare och stadigvarande bosatt inom EU, strider även stridsåtgärden mot hans rätt att bedriva näringsverksamhet inom EU.

Förbundet

Sammanfattning av grunderna för bestridandet

Bolaget har inte visat sannolika skäl för att det har ett anspråk mot förbundet. Ett bifall till det interimistiska yrkandet skulle inte heller fylla någon funktion som en säkerhetsåtgärd.

Förbundet meddelade inte Halmstad hamn att det avser att sätta fartyget i blockad. Det upplyste bara hamnen om att ett fartyg utan ITF-avtal var på väg till hamnen. Meddelandet är inte en stridsåtgärd och det har inte lämnats i syfte att sätta press på bolaget.

Om Arbetsdomstolen skulle anse att förbundet har vidtagit en stridsåtgärd, är den tillåten.

Bolaget är inte etablerat inom EU.

Närmare om den påstådda stridsåtgärden

ITF:s arbete för att teckna av ITF godkända kollektivavtal med rederierna sker genom ITF-inspektörer i varje land. I Sverige finns tre ITF-inspektörer och en ITF-koordinator. F.B. är anställd hos förbundet som ITF-koordinator.

När ett fartyg utan ITF-avtal har lagt till i en svensk hamn uppsöker någon av ITF-inspektörerna fartyget och klargör att den svenska avtalstecknande arbetstagarorganisationen vill teckna ett ITF-avtal med rederiet.

Den svenska avtalstecknande organisationen för arbete ombord på fartyget är Seko. Det är alltså Seko som skulle vara part på arbetstagersidan i ett kollektivavtal för fartyget. I många fall tecknar rederierna ITF-avtal. Om ett rederi klargör att rederiet inte vill teckna ITF-avtal, har Seko möjlighet att vidta stridsåtgärder (primäråtgärd) samt hemställa om sympatiåtgärder från andra arbetstagarorganisationer. Den vanliga sympatiåtgärden är att arbete med bl.a. lossning och lastning av fartyget sätts i blockad av förbundet.

Inom ramen för den s.k. FOC-kampanjen, som syftar till att alla fartyg ska täckas av kollektivavtal med av ITF accepterade villkor, infördes för ett par år sedan rutinen att informera respektive hamn när ett fartyg utan ITF-avtal är på väg att anlöpa hamnen. Det står hamnarna fritt att välja hur de ska göra utifrån den informationen. En hamn som får sådan information kan antingen låta fartyget anlöpa hamnen eller neka fartyget att göra detta. Bland hamnar som mottagit sådan information förekommer båda varianterna.

Den 18 oktober 2024 fick F.B. kännedom om att fartyget, som saknar ITF-avtal, inom kort skulle anlöpa Halmstad hamn. I enlighet med gällande rutiner kontaktade F.B. hamnen via telefon. Han talade med arbetschefen vid hamnen och informerade om att ett fartyg utan ITF-avtal var på väg till hamnen. F.B. sa inte att förbundet skulle sätta fartyget i blockad om det tilläts anlöpa hamnen. Efter samtalet med arbetschefen skickade F.B. ett mejl till honom med besked om fartygets namn.

Det stod hamnen fritt att välja att låta fartyget anlöpa hamnen eller inte. Förbundet har alltså inte haft kännedom om att F.B:s information skulle föranleda att hamnen skulle neka fartyget att anlöpa hamn.

F.B. har inte sagt till bolagets ombud att förbundet avser att sätta fartyget i blockad. Även till ombuden lämnade F.B. bara information om att fartyget inte har ITF-avtal.

För att ett handlande ska anses vara en stridsåtgärd ska det vara fråga om en åtgärd av kollektiv natur i ett visst syfte.

Det finns inte någon intressetvist i botten. Förbundet är inte den arbetstagarorganisation som tecknar kollektivavtal för besättningen på fartyget. Något krav på ITF-avtal har inte framställts och några förhandlingar om ITF-avtal har inte ägt rum. Det är vidare oklart hur bolaget skulle ha ställt sig till ett krav på kollektivavtal, om fartyget hade anlöpt Halmstad hamn.

F.B. har endast lämnat information till hamnen. Han har inte talat med bolaget. Informationen till hamnen är inte en åtgärd som kan sägas utgöra en påtryckning på bolaget. Att det inte finns någon intressetvist i botten talar dessutom för att handlandet inte haft till syfte att sätta press på bolaget.

Stridsåtgärden är tillåten

EU-rätten är inte tillämplig, eftersom såväl lastnings- som lossningshamn ska ligga inom EES-området för att EU-rätten ska vara tillämplig. Fartyget lastades i Liverpool, dvs. utanför EES-området. Bolaget är inte etablerat inom EU.

Under alla omständigheter strider det inte mot EU-rätten (den fria rörligheten för tjänster) att vidta stridsåtgärder för att träffa ett ITF-avtal. Anställningsvillkoren i ISU-avtalet är sämre än i det avtal som skulle ha krävts om fartyget hade anlöpt hamn. ITF-avtalet innehåller sådana minimivillkor som tillämpas allmänt inom internationell sjöfart. Det strider inte mot EU-rätten att vidta stridsåtgärder för att träffa sådana kollektivavtal.

Förbundets handlande har inte syftat till att tränga undan ISU-avtalet, utan endast till att ta tillvara medlemmarnas intresse att säkerställa att skäliga lönevillkor tillämpas för besättningsmän i internationell sjöfart. Syftet har varit att tillvarata medlemmarnas intressen och bli erkända som kollektivavtalspart.

Skäl för beslutet

Först vid sammanträdet har det klarlagts att bolagets talan inte till någon del grundas på medbestämmandelagen, utan enbart på EU-rätten, men att bolaget i och för sig anser att förbundet genom meddelandet till Halmstad hamn vidtagit en sådan stridsåtgärd som avses i medbestämmandelagen. Enligt 2 kap. 1 § fjärde stycket arbetstvistlagen är Arbetsdomstolen alltid behörig att som första domstol ta upp och avgöra en tvist om stridsåtgärd som avses i 41, 41 b och 41 c §§ medbestämmandelagen. Av förarbetena framgår att det uttryckligen angetts i stycket att begreppet stridsåtgärd har samma betydelse som i 41 § medbestämmandelagen, dvs. avser lockout, strejk, blockad, bojkott eller annan därmed jämförlig stridsåtgärd (prop. 1991/92:84 s. 25). Arbetsdomstolen, som anser att bedömningen av om behörighet finns enligt bestämmelsen bör utgå från kärandens framställning av saken, finner sig vara behörig att ta upp arbetstvisten (jfr NJA 2015 s. 899, bl.a. punkt 5).

Förbundet har yrkat att viss skriftlig bevisning som bolaget åberopat vid sammanträdet ska avvisas. Arbetsdomstolen finner inte anledning att före beslut i frågan om interimistiskt förordnande ta ställning till avvisningsyrkandet.

Det är tvistigt mellan parterna om förbundet har vidtagit en stridsåtgärd. Såsom bolaget lagt upp sin talan är det emellertid ovidkommande om förbundet faktiskt vidtagit en sådan stridsåtgärd som avses i medbestämmandelagen. Det som i stället har betydelse är snarast om den åtgärd som vidtagits – meddelandet till Halmstad hamn – lett till att bolagets möjlighet att bedriva sjötransporter inom EU försvårats eller blivit mindre attraktiv. Arbetsdomstolen anser alltså att det för att ta ställning till frågan om interimistiskt förordnande inte är nödvändigt att ta ställning till om förbundet faktiskt vidtagit en sådan stridsåtgärd som avses i medbestämmandelagen.

En förutsättning för att bolaget, som är registrerat i Republiken Marshallöarna, dvs. utanför EU, enligt EU-rätten ska ha ett anspråk på att vara förskonat från åtgärder som gör att dess möjlighet att bedriva sjötransporter bl.a. till och från Sverige försvåras eller blir mindre attraktiv är att bolagets sjötransport omfattas av Rådets förordning (EEG) nr 4055/86 av den 22 december 1986 om tillämpning av principen om frihet att tillhandahålla tjänster på sjötransportområdet mellan medlemsstater samt mellan medlemsstater och tredje land (se närmare AD 2015 nr 70). Enligt artikel 1.1 i den förordningen, som bolaget åberopat, ska frihet att utföra sjötransporter mellan medlemsstater och mellan medlemsstater och tredje land gälla för medborgare i medlemsstater med hemvist i en annan medlemsstat än den person för vilken sjötransporten utförs. EU-domstolen har slagit fast att artikel 1 i förordningen ska tolkas så, att ett bolag som är etablerat i en stat som är part i EES-avtalet och äger ett fartyg som är flaggat i ett tredje land, med hjälp av vilket sjötransporttjänster tillhandahålls från eller till en EES-stat, kan åberopa friheten att tillhandahålla tjänster under förutsättning att

bolaget kan kvalificeras som tillhandahållare av dessa tjänster på grund av dess användning av fartyget och att mottagarna av tjänsterna är etablerade i andra EES-stater än den där bolaget är etablerat (dom av den 8 juli 2014, Fonnship och Svenska Transportarbetareförbundet, C-83/13, EU:C:2014:2053).

För att den sjötransport som bolaget utför med sitt fartyg, som är flaggat i Republiken Marshallöarna, ska omfattas av förordningen krävs alltså bl.a. att bolaget är etablerat i en medlemsstat. Bolaget har först vid sammanträdet gjort gällande att bolaget är etablerat i Aten, Grekland, vilket förbundet förnekat. Bolaget har, förutom ombudens muntliga uppgifter vid sammanträdet, inte lagt fram någon utredning om etableringen.

Arbetsdomstolen anser att det för att ett interimistiskt förordnande ska meddelas bör ankomma på bolaget att bl.a. lägga fram sådan utredning att det finns tillräckliga skäl för att anta att bolagets sjötransport omfattas av förordningen (jfr AD 2016 nr 70).

Arbetsdomstolens bedömning är att vad som hittills kommit fram i målet inte utgör tillräckliga skäl för att anta att bolagets sjötransport omfattas av förordningen. Redan därför kan bolagets yrkande om interimistiskt förordnande inte bifallas.

Arbetsdomstolens ställningstagande

Arbetsdomstolen lämnar bolagets yrkande om interimistiskt förordnande utan bifall.

Ledamöter: Sören Öman, Carina Gunnarsson, Folke K Stenring, Gunnar Ekbrant, Göran Söderlöf, Malin Sjunnebo och Martina Perzanowska.
Enhälligt.

Rättssekreterare: Martina Diab