

Fråga om arbetsgivaren – i strid med arbetsmiljölagen och förtroendemannalagen – har hindrat ett huvudskyddsombud från att fullgöra sina uppgifter. Tvistigt om arbetsgivaren hindrat honom genom att bl.a. inte låta honom delta i planeringen inför dels att vissa åtgärder vidtogs i ett projekt, dels att ett stängsel togs ner vid två tillfällen samt genom att inte heller underrätta honom om dessa förändringar och därutöver inte i tid låta honom delta i en riskbedömning eller inte alls. Därutöver tvistigt om talan i viss del skulle avvisas och därvid om avvisningsyrkandet framställts för sent.

ARBETSDOMSTOLENDOM
2023-05-31
StockholmDom nr 34/23
Mål nr A 89/22**KÄRANDE**

Svenska Hamnarbetarförbundet, Sydatlanten 15, 418 34 Göteborg
Ombud: jur.kand. Frederick Batzler, AB Södra byrån,
Rosencrantzgatan 29 C, 273 31 Tomelilla och John Nordmark, Box 6507,
113 83 Stockholm

SVARANDE

1. Sveriges Hamnar, Box 5384, 102 49 Stockholm
2. APM Terminals Gothenburg AB, 556785-6306, Box 2125,
403 13 Göteborg
Ombud för båda: arbetsrättschefen Jan Bergman, Transportföretagen TF
AB, Box 5384, 102 49 Stockholm

SAKEN

hindrande av skyddsombud

Bakgrund

Mellan Sveriges Hamnar och Svenska Hamnarbetarförbundet (förbundet) gäller kollektivavtal, kajavtalet. APM Terminals Gothenburg AB (bolaget) är medlem i Sveriges Hamnar och därmed bundet av kollektivavtalet.

Bolaget bedriver sedan 2012 hamn- och stuveriverksamhet i Skandiahammen i Göteborgs hamn.

U.A., som är medlem i förbundet, är anställd hos bolaget. Han är av förbundet utsett huvudskyddsombud.

Twist har uppstått mellan parterna om bolaget hindrat U.A. att fullgöra sina uppgifter som huvudskyddsombud, bl.a. genom att inte låta honom delta i planeringen inför dels att vissa åtgärder vidtogs i det s.k. NR-projektet hösten 2021, dels att ett stängsel togs ner på västra kajen i januari/februari och april 2022 samt genom att inte heller underrätta honom om dessa förändringar.

Parterna är också oense i frågan om talan – i den del den avser nedtagningarna av stängslet – ska avslås på den grunden att frågan om huruvida huvudskyddsombudet hindrats omfattas av en överenskommelse som de lokala parterna träffade i juni 2022.

Parterna har tvisteförhandlat utan att kunna enas. Det är tvistigt om talan ska avvisas i viss del. De är ense om att frågan om huvudskyddsombudet hindrats med anledning av nedtagningen av stängslet i april 2022 inte har tvisteförhandlats, men oense om arbetsgivarparternas invändning därom framställts för sent eller inte.

Yrkanden och inställning

Förbundet har yrkat att Arbetsdomstolen ska förplikta bolaget att till var och en av förbundet och U.A. betala allmänt skadestånd med 75 000 kr, jämte ränta på beloppen enligt 6 § räntelagen från dagen för delgivning av stämning, den 1 juli 2022, till dess betalning sker.

Arbetsgivarparterna har bestritt yrkandena och inte vitsordat något belopp i allmänt skadestånd som skäligt i sig, men vitsordat ränteberäkningen. De har yrkat att ett eventuellt skadestånd ska jämkas till noll eller annat lägre belopp än yrkat.

Arbetsgivarparterna har yrkat att förbundets talan ska avvisas i den del den avser att huvudskyddsombudet skulle ha hindrats genom underlåtenheter från bolagets sida inför nedtagningen av stängslet på västra kajen i april 2022.

Förbundet har bestritt jämkning och att talan i viss del ska avvisas.

Parterna har yrkat ersättning för rättegångskostnader.

Parterna har till stöd för sin talan anfört i huvudsak följande.

Förbundet

Sammanfattning av grunderna för talan

Bolaget bedriver ett projekt, en försöksverksamhet med en självkörande grensletruck, benämnt NR-projektet. Inför en omorganisation eller planerad omorganisation av NR-projektet hösten 2021 fick huvudskyddsombudet U.A. ingen möjlighet att delta i planeringen av omorganisationen eller i den riskbedömning som då genomfördes. Han underrättades inte heller om förändringarna.

Försöksverksamheten med den självkörande grensletrucken bedrevs inom ett instängslat område. I månadsskiftet januari/februari 2022 togs den södra delen av det västra stängslet bort och därefter i april 2022 togs resten av det västra stängslet bort. Inför dessa förändringar gjorde bolaget ingen riskbedömning. Huvudskyddsombudet U.A. fick ingen möjlighet att delta i planeringen inför nedtagningarna av stängslet och därmed inte heller möjlighet att delta i den riskbedömning som borde ha gjorts. Han underrättades inte heller om förändringarna. Nedtagningarna av stängslet hade bety-

delse för arbetsmiljöförhållandena för den allmänna produktionen på kajen, men även för NR-projektet.

Genom att bolaget underlät att involvera U.A. inför omorganisationen av NR-projektet och nedtagningarna av stängslet fick han inte heller möjlighet att vaka över skyddet mot ohälsa och olycksfall eller vaka över och medverka i det systematiska arbetsmiljöarbetet.

Bolaget har således inte uppfyllt sina skyldigheter enligt 6 kap. 4 § första, andra och tredje stycket arbetsmiljölagen. U.A. har därigenom hindrats att utföra sitt uppdrag som huvudskyddsombud och facklig förtroendemannan. Bolaget har därmed brutit mot 6 kap. 10 § arbetsmiljölagen och 3 § förtroendemannalagen. Bolaget är därför skyldigt att betala allmänt skadestånd till U.A. För brottet mot förtroendemannalagen är bolaget även skyldigt att betala allmänt skadestånd till förbundet.

Den lokala överenskommelse som bolaget och förbundets avdelning 4 träffade den 22 juni 2022 omfattade inte frågan om hindrande av huvudskyddsombudet med anledning av nedtagningarna av stängslet på västra kajen. De lokala parterna har alltså inte, som arbetsgivarparterna påstått, redan reglerat den frågan genom överenskommelsen.

Frågan om huvudskyddsombudet hindrats inför nedtagningen av stängslet på västra kajen i april 2022 har inte tvisteförhandlats. Invändningen om detta har dock framställts för sent. Talan i den delen ska därför inte avvisas.

Arbetet i hamnen

Vid Skandiahamnens västra kaj hanteras främst containerfartyg. Lastning och lossning av containrar på fartyg sker med gantrykranar. En gantrykran kan vara 50 meter hög och väga mer än 1 000 ton. Transport av containrar till och från gantrykranarna sker vanligtvis med grensletruckar. En grensletruck väger cirka 70 ton och är ungefär 15 meter hög. En grensletruck med lastad container kan väga 125 ton.

Vid lossning sänker gantrykranen containern under eller bakom sig på kajen. Där hämtas den av en grensletruck som kör den vidare till en uppställningsplats. På uppställningsplatsen staplas upp till tre containrar ovanpå varandra. Vid lastning hämtar grensletrucken containern från uppställningsplatsen och ställer den under eller bakom gantrykranen, varefter containern hissas och lastas på fartyget.

Vid normalt arbetstempo lastas eller lossas 25 containrar per timme och kran. Upp till fyra grensletruckar servar samma kran. Vanligtvis hanterar flera kranar samtidigt samma fartyg. För att upprätthålla säkerheten styrs transporten med grensletruckarna av en noga reglerad ordning.

När lastning eller lossning sker på den västra kajen, ska grensletrucken alltid köra in bakom gantrykranen från söder. När grensletrucken har ställt ner eller plockat upp en container, kör den ut från kranen mot norr och svänger

därefter höger ut på gatan som löper parallellt med kajen. Trafiken under gantrykranarna på den västra kajen går alltså alltid i norrgående riktning. Med tanke på grensletruckens höjd och vikt samt speciella vridpunkt är det angeläget att undvika skarpa och plötsliga svängar. Det är därför viktigt att det inte finns hinder i körvägen, särskilt inte i anslutning till körningen till och från gantrykranarna.

NR-projektet

Bolaget bedriver sedan ett antal år tillbaka försöksverksamhet med en självkörande, autonom, grensletruck. Eftersom försöken inledningsvis skedde främst nattetid, när det är mindre aktivitet i hamnen, går projektet under namnet Night Rider (NR). En viktig del av projektet är att utveckla styrsystemets AI, artificiella intelligens.

Den självkörande grensletrucken, NR-grensletrucken, kördes inom ett avgränsat område i anslutning till den västra kajen på hamnområdet. Testområdet var inledningsvis cirka 100 x 40 meter stort. Av säkerhetsskäl stängslades området in för att undvika olyckor.

Våren 2020 beslutade bolaget att utvidga NR-projektet genom att utöka det geografiska testområdet. Testområdet mätte därefter cirka 170 x 275 meter. Det ursprungliga, mindre området, utgjorde den norra delen av det nya testområdet. Området genomkorsas av en gata som löper längs med västra kajen. Vid den aktuella tiden var dock den gatan till viss del avstängd på grund av ett anläggningsarbete.

Även det utökade området stängslades in, av säkerhetsskäl. På den norra sidan användes det befintliga stängslet från det ursprungliga testområdet. På den östra och södra sidan sattes det upp nya stängsel. På den västra sidan som vetter mot kajen fanns sedan tidigare en barriär som hade anlagts i samband med anläggningsarbetet på kajen. Bolaget anlade därför det västra stängslet uppe på den befintliga barriären mot byggarbetsplatsen. Stängslet utgjorde en del av projektet, både i det ursprungliga området och det utökade området.

En viktig skillnad mot det första, mindre området, var att det nya testområdet också skulle användas för ordinarie produktion under dagtid. Detta innebär att området skulle genomkorsas av trafik när det inte genomfördes några tester med NR-grensletrucken. Området var därför inte helt slutet, utan det fanns en öppen passage i vart och ett av testområdets fyra hörn. Passagera utrustades med ljusbågar, dvs. en infraröd ljussignal som korsar passagen. Om ljussignalen bryts, exempelvis genom att någon kör in på området, ska NR-grensletrucken stanna automatiskt.

Beslutet att utöka området föregicks av medbestämmandeförhandlingar och riskanalyser där förbundet och förbundets huvudskyddsombud deltog.

Huvudskyddsombudet har hindrats – omorganisation 2021

Omorganisation hösten 2021

Under hösten 2021 genomförde eller påbörjade bolaget en omorganisation av NR-projektet. Projektet bedrevs i samarbete med företaget Konecranes. Bolaget kom överens med Konecranes om att det bolaget inte längre skulle vara delaktigt i projektets kommande etapper. Bolaget vidtog därför en omorganisation. Den bestod av att en ny bolagsintern arbetsgrupp skapades som skulle arbeta vidare med NR-projektet, efter att Konecranes hade lämnat detsamma. Bolaget tillsatte en ny projektledare, utbildade anställda hos bolaget – nya superusers – för att utföra testerna och lät även göra en förnyad riskbedömning. Omorganisationen hade betydelse för arbetsmiljöförhållandena i NR-projektet.

Syftet med förändringarna var att bolaget skulle ta över driften efter Konecranes och utföra testerna i egen regi. I och med utfasningen av Konecranes skulle bolaget driva projektet med ett nytt eller ett eget tillstånd (licens). Dittills hade bolaget varit verksamt i projektet inom ramen för Konecranes tillstånd.

Den förnyade riskbedömningen ledde till att den tidigare skriftliga riskbedömningen tillfördes tre nya punkter. I vart fall två av de nya punkterna, om ensamarbete och avsaknad av utbildning för operatörerna, tog sikte på förändrade omständigheter hänförliga till att bolaget skulle ersätta Konecranes och driva projektet med ett nytt eller ett eget tillstånd. Särskilt punkten om avsaknad av utbildning hos de nya operatörerna innebär att bolaget riskbedömde en förändring i projektet. Bolaget ansåg alltså att förändringarna var tillräckligt viktiga för att göra en ny riskbedömning. Att riskerna inte aktualiserades eller åtgärdades för att bolaget pausade projektet saknar betydelse. Även om riskerna åtgärdades genom att projektet pausades, fanns de när bedömningen gjordes.

Frågan om en riskbedömning ska göras eller inte, eller huruvida ett skyddsombud ska få medverka i bedömningen, ska utgå från förhållandena vid tidpunkten då riskbedömningen gjordes eller skulle ha gjorts. Att bolaget i detta fall i ett senare skede fattade beslut som åtgärdade eller undanröjde eventuella risker, befriar inte bolaget från skyldigheten att göra en riskbedömning eller låta huvudskyddsombudet medverka i riskbedömningen.

I vart fall innebär de åtgärder som bolaget vidtog att det hade påbörjat en omorganisation eller påbörjat att planera för en omorganisation.

Den förnyade riskbedömningen skickades av bolaget den 22 oktober 2021 till skyddsombud hos andra fackliga organisationer och ytterligare personer. Varken U.A. eller någon annan hos förbundet deltog i arbetet med riskbedömningen. U.A. fick den sänd till sig först långt senare, den 11 januari 2022. Han deltog inte på något annat sätt i planeringen av omorganisationen och fick ingen information om saken. U.A. framförde

flera synpunkter på riskbedömningen. Det framgår av en mejlkonversation mellan honom och J.M.

Riskbedömningen uppdaterades vid ett möte den 18 februari 2022. Då tillförde förbundets skyddsombud ytterligare punkter till riskbedömningen.

Brott mot arbetsmiljölagen och förtroendemannalagen

Inför omorganisationen av NR-projektet fick U.A. ingen möjlighet att delta i planeringen av den eller att delta i den riskbedömning som gjordes. Han underrättades inte heller om förändringarna. Det saknar betydelse om omorganisationen fullbordades, eller ens påbörjades, då bolaget varit skyldigt att göra det möjligt för skyddsombudet att delta i planeringsarbetet i ett så tidigt skede som möjligt.

Genom att U.A. inte underrättades om och inte fick delta i planeringen av omorganisationen kunde han inte heller vaka över skyddet mot ohälsa och olycksfall, eller vaka över och medverka i det systematiska arbetsmiljöarbetet.

Eftersom U.A. inte fick delta i den förnyade riskbedömningen innebär även det att han inte kunde vaka över skyddet mot ohälsa och olycksfall eller vaka över och medverka i det systematiska arbetsmiljöarbetet. Den omständigheten att U.A. inte fick delta i riskbedömningen utgjorde därför ett hinder i sig, dvs. oavsett om det var fråga om en omorganisation eller inte.

Den riskbedömning som gjordes den 18 februari 2022 uppfyllde inte arbetsmiljölagens krav på en arbetsgivare att bereda ett skyddsombud möjlighet att delta i varje stadium av planeringen som är av betydelse från arbetsmiljösynpunkt. U.A:s möjlighet att delta i planeringen, exempelvis genom att medverka vid riskbedömningen, kom alldeles för sent.

Bolaget uppfyllde således inte sina skyldigheter enligt 6 kap. 4 § första, andra och tredje stycket arbetsmiljölagen.

U.A. har genom bolagets agerande – att inte uppfylla sina skyldigheter enligt arbetsmiljölagen – hindrats att utföra sitt uppdrag som huvudskyddsombud och facklig förtroendeman. Bolaget har därmed brutit mot 6 kap. 10 § arbetsmiljölagen och 3 § förtroendemannalagen.

Huvudskyddsombudet har hindrats – nedtagningar av ett stängsel 2022

Nedtagningar av ett stängsel

Som beskrivits bedrevs försöksverksamheten i NR-projektet på ett inhägnat område på västra kajen. I månadsskiftet januari/februari 2022 togs den södra delen av det västra stängslet på kajen ner. Detta skedde efter att ett anläggningsarbete på den västra kajen hade blivit klart. Kranar kunde därefter

flyttas längre norrut på kajen för att börja hantera fartyg på den tidigare avstängda delen där anläggningsarbetet hade utförts.

När stängslet togs ner lämnades den sydvästra ljusbågen kvar. Runt stolpen till ljusbågen placerades två betongsuggor. Ett lägre stängsel, ett så kallat kravallstaket, sattes dit liksom två röd- och gulrandiga sidomarkeringar. Stolpen med betongsuggorna och kravallstaketet skapade ett hinder i det nytillkomna produktionsområdet mellan gatan och kajen.

En kollision mellan en grensletruck och en betongsugga medför stor risk för att grensletrucken välter. En sådan olycka inträffade i Göteborgs hamn den 20 oktober 2003. En grensletruck blev påkörd av en annan grensletruck, vilket fick den påkörda trucken att köra på en betongsugga, varmed grensletrucken välte. Föraren i trucken som välte skadades allvarligt. Det är inte ett vedertaget sätt att göra avgränsningar med betongsuggor inne i ett produktionsområde. I sådana situationer ska som utgångspunkt plåthinder, s.k. miniguards, användas i stället. Dessa har fördelen att de ger vika om de blir påkörda. Miniguards hinder minskar risken för att fordon välter.

I april 2022 togs resten av det västra stängslet bort. Den nordvästra ljusbommen omgärdades då också av betongsuggor och kravallstaket, varmed även den blev ett hinder i produktionsområdet som öppnades upp när den delen av kajen togs i bruk.

Den sydvästra ljusbommen var särskilt problematisk från ett säkerhetsperspektiv, eftersom den kom att hamna i höjd med den nya angöringsplats som tillkom när stängslet togs ner och den delen av kajen togs i bruk. Just där kör grensletruckarna vanligtvis ut till gatan från kajen när de har lastat eller lossat en container under gantrykranen. I och med hindret blev truckarna tvungna att väja och köra runt stolpen till ljusbågen. Risken för kollisioner med hindret och betongsuggorna ökade därmed också. Det förekom även risk för att grensletruckarna skulle behöva gira och göra skarpa svängar, vilket bl.a. förhöjer vältrisen.

I samband med att stängslet monterades ned togs området i drift för den allmänna produktionen i hamnen. Nedtagningarna av stängslet i kombination med att stolparna med ljusbåge och betongsuggor samt kravallstaket stod kvar gjorde att det skapades hinder i produktionsområdet. Det saknar betydelse att NR-projektet inte var aktivt när stängslet togs bort eftersom produktionen i allmänhet pågick.

Brott mot arbetsmiljölagen och förtroendemannalagen

Inför att bolaget i månadsskiftet januari/februari 2022 skulle ta ner en del av det västra stängslet och började hantera fartyg på större delar av den västra kajen gjordes ingen riskbedömning. Någon riskbedömning gjordes inte heller inför nedtagningen i april 2022.

Nedtagningarna av stängslet medförde konsekvenser för arbetsmiljön i hamnen och fick även betydelse för produktionen överlag. Det var fråga om förändringar av betydelse för arbetsmiljöförhållandena.

Nedtagningarna av stängslet var även av betydelse för arbetsmiljöförhållandena med anledning av NR-projektet. Även om det våren 2022 inte genomfördes några tester inom projektet är det inte detsamma som att det inte bedrevs någon verksamhet alls i NR-projektet. Viss aktivitet, exempelvis underhåll, måste ha förekommit. Dessutom var projektet kvar rent fysiskt. Resterade stängsel och arbetsbod fanns kvar, liksom NR-grensletrucken. Projektområdet skulle efter nedtagningarna av stängslet genomkorsas av väsentligt mer trafik från andra håll än tidigare. En sådan förändring kan påverka hur och var utrustningen i projektet placeras och hade därför betydelse för arbetsmiljön i projektet.

U.A. deltog inte i planeringen av förändringarna. Bolaget underrättade honom inte heller om nedtagningarna av stängslet. En sådan underrättelse skulle ha skett innan förändringarna vidtogs, så att han hade fått möjlighet att överblicka situationen och planera de insatser som kunde anses nödvändiga.

I och med att bolaget inte gjorde någon riskbedömning inför nedtagningarna av stängslet, kunde U.A. inte vaka över skyddet mot ohälsa och olycksfall eller vaka över och medverka i det systematiska arbetsmiljöarbetet. Att bolaget inte gjorde någon riskbedömning innebar därför ett hinder i sig.

Riskbedömningen den 18 februari 2022 genomfördes av bolaget först efter anmodan från U.A. och förbundet. Då hade den första delen av det västra stängslet redan tagits ner och de kvarvarande ljusbågarna stod mitt i det aktiva produktionsområdet. Riskbedömningen avsåg dessutom enbart risker inom NR-projektet.

Bolaget uppfyllde således inte sina skyldigheter enligt 6 kap. 4 § första, andra och tredje stycket arbetsmiljölagen.

Bolaget har genom sitt agerande hindrat U.A. från att utföra sitt uppdrag som huvudskyddsombud och därmed brutit mot 6 kap. 10 § arbetsmiljölagen och 3 § förtroendemannalagen.

Överenskommelsen i juni 2022

Det är riktigt att bolaget och förbundets avdelning 4 träffade en överenskommelse den 22 juni 2022. Den träffades med anledning av att tvist uppkommit om en specifik fråga rörande förflyttning av kranarna K8 och K9 till västra kajen och begränsningar härrörande till belastningen av kajen. Förhandlingen och överenskommelsen avsåg alltså inte frågan om U.A. hindrats i sitt uppdrag med anledning av bolagets brist på agerande inför nedtagningarna av stängslet våren 2022.

Kranarna flyttades i december 2021. Dessförinnan hade Göteborgs Hamn tillsammans med bolaget analyserat risker knutna till att operera K8 och K9 på västra kajen. Det visade sig att västra kajen inte hade samma bärkraft som den södra, vilket medförde att kranarna, som väger runt 1 000 ton vardera, belades med flera begränsningar. De fick exempelvis inte stå för tätt intill varandra. Inte heller fick last förekomma längst ut på kranbommen. Risker var annars att kajen skulle ge vika och kranen rasa. Först långt senare, under våren 2022, fick förbundets skyddsombud J.B. kännedom om riskanalysen som Göteborgs Hamn och bolaget hade gjort. Då hade kranarna redan flyttats och tagits i bruk, utan att förbundet hade fått kännedom om de särskilda risker eller begränsningar som förelåg.

Inför tvisteförhandlingen rörande förflyttningen av kranarna sammanställde förbundets skyddsombud J.B. ett underlag till förbundets förhandlare P.A. Underlaget bestod dels av en punktlista med risker och problem hänförliga till förflyttningen av kranarna, dels av en pedagogisk presentation över problemen. Av förhandlingsframställningen, daterad den 22 april 2022, framgår också att förhandlingen gällde kranarna K8 och K9.

Tvistefrågan i detta mål, nedtagningarna av stängslet och t.ex. risken med kvarlämnade ljusbågar i körfältet nämns ingenstans, varken i förhandlingsframställningen, i underlaget eller i protokollet. Frågan om stängslet och ljusbågarna berördes överhuvudtaget inte på förhandlingen om kranarna.

Formuleringen i § 3 i förhandlingsprotokollet, som arbetsgivarparterna hänvisat till, handlar inte om stängslet eller ljusbågarna, utan avser J.B:s presentation. Förbundets förhandlare P.A. menade att det inte befriade bolaget från att självt prestera en fullgod riskanalys avseende de frågor relaterade till kranarna som diskuterades inom ramen för förhandlingen. Detta är vad formuleringen i protokollet avser, om än möjligen något otydligt uttryckt.

Företrädare för bolaget skrev protokollet och bolaget måste därmed anses ansvarigt för eventuella oklarheter i förlikningsavtalet.

Överenskommelsen träffades alltså med anledning av förflyttningen av kranarna K8 och K9 till västra kajen och begränsningar härrörande till belastningen av kajen, medan tvistefrågan i målet avser nedtagningarna av stängslet och bl.a. NR-projektet.

Parterna har genomgående behandlat frågorna som separata frågor och förhandlat dem vid olika förhandlingstillfällen. Vid inget tillfälle behandlades frågorna i den ena förhandlingen på den andra förhandlingen, eller vice versa.

Arbetsgivarparternas avvisningsyrkande

Det är riktigt att frågan om ett hindrande av huvudskyddsombudet inför nedtagningen av stängslet på västra kajen i april 2022 inte tvisteförhandlats. Invändningen om detta har dock framställts för sent.

Förbundet återopade redan i stämmningsansökan nedtagningen av hela södra delen av stängslet som grund för talan, även den del som togs ner senare. Förbundet har genom hela skriftväxlingen konsekvent hänvisat till stolparna i pluralis, dvs. den sydvästra stolpen och den nordvästra stolpen och att den sistnämnda hamnade i körfältet efter att den andra delen av stängslet hade tagits bort. När stämmningsansökan gavs in hade förbundet dock ingen uppfattning om när den andra delen av stängslet togs ner, endast att det skedde "något senare" i förhållande till den första delen. Uppgiften att den andra delen togs ner i april upplyste arbetsgivarparterna om i svaromålet.

Arbetsgivarparterna har inte förrän i yttrandet över rättens sammanställning i målet gjort gällande att talan i del delen ska avvisas. Invändningen har därmed framställts för sent och grund för avvisning finns därmed inte.

Skadestånd

Då bolaget hindrat U.A. från att utföra sitt uppdrag som huvudskyddsombud är bolaget skyldigt att betala allmänt skadestånd till honom, för att ha brutit mot både arbetsmiljölagen och förtroendemannalagen och därutöver till förbundet för att ha brutit mot förtroendemannalagen.

Talan avser att U.A. hindrats i att utföra sitt uppdrag dels hösten 2021 med anledning av omorganisationen, dels i januari/februari och april 2022 med anledning av nedtagningarna av stängslet på västra kajen. Yrkandet om 75 000 kr till var och en av U.A. och förbundet avser samtliga dessa skadeståndsgrundande händelser och oavsett om förbundet vinner bifall i alla tre delarna eller inte. Om talan delvis avvisas får den delen anses vara av mindre betydelse. I de delar hindrande anses ha skett överlämnas det till rättens bedömning att bedöma skadeståndets storlek.

Arbetstagarkollektivet i hamnen gick miste om viktig information om risker i arbetsmiljön i och med att bolaget hindrade U.A. från att delta i arbetsmiljöarbetet. Mot bakgrund av de stora risker som stuveriarbetet innefattar, ska brotten betraktas som allvarliga och de yrkade skadestånden anses skäligen.

Bolaget har varit skyldigt att ha sådana rutiner som gör att riskbedömningar inte missas vid förändringar och som säkerställer att skyddsombuden får ta del av riskbedömningar och annat relevant material och underrättelser. Bolaget har dock haft brister i sina rutiner för det systematiska arbetsmiljöarbetet. Bolaget och förbundets avdelning 4 genomförde under 2021 15 tvis-
teförhandlingar om brott mot arbetsmiljölagen och förtroendemannalagen. Under 2022 var antalet åtta. De brott som bolaget nu gjort sig skyldigt till är alltså inte isolerade försummelser, utan ett resultat av just bristande rutiner hos bolaget. Huruvida någon hos bolaget saknat avsikt att exkludera förbundet från arbetsmiljöarbetet saknar betydelse. Skäl för jämkning finns således inte.

Arbetsgivarparterna

Sammanfattning av bestridandegrunderna

Bolaget varken planerade för eller genomförde någon omorganisation av NR-projektet hösten 2021. Huvudskyddsombudet har alltså inte hindrats med anledning av någon omorganisation eller planerad omorganisation av NR-projektet.

U.A. fick möjlighet att lämna synpunkter på innehållet i förslaget till reviderad riskbedömning på samma sätt som övriga skyddsombud. Inga åtgärder vidtogs med anledning av förslaget och NR-projektet pausades i december 2021. Bolaget får i vart fall anses ha fullgjort sin samverkansskyldighet i och med att den reviderade riskbedömningen översändes till U.A. den 11 januari 2022 med uppmaning till honom att inkomma med synpunkter.

När det gäller nedtagningarna av stängslet mot västra kajen som en risk i den vanliga operativa verksamheten där, har de lokala parterna träffat en överenskommelse som slutligt reglerat tvisten i målet i den delen.

I vart fall utgjorde ljusbågarna och betongsuggorna inte en sådan risk som motiverade en särskild riskbedömning för den ordinarie operativa verksamheten vid västra kajen.

När det gäller nedtagningarna av stängslet i förhållande till NR-projektet medförde detta inget behov av någon förnyad riskbedömning då projektet vid nedtagningarna var pausat.

En försummelse att upprätta en riskbedömning kan dessutom inte i sig anses vara en omständighet som innebär att bolaget har hindrat huvudskyddsombudet.

Med beaktande av vad som anförts har förbundet eller huvudskyddsombudet inte undantagits möjligheten att vaka över arbetsmiljön och har inte heller förhindrats att delta i det systematiska arbetsmiljöarbetet.

Bolaget har således inte hindrat U.A. i hans uppdrag som huvudskyddsombud och facklig förtroendeman.

Talan i den delen som avser ett hindrande inför nedtagningen av stängslet i april 2020 ska dock i första hand avvisas då den tvistefrågan har inte varit föremål för tvisteförhandlingar och invändningen därom inte framförts för sent.

NR-projektet

Det är korrekt att bolaget sedan några år tillbaka har bedrivit en försöksverksamhet med en självkörande grensletruck och att projektet, NR-projektet, utökades under våren 2020. I samband därmed genomfördes medbe-

stämmandeförhandlingar med förbundet och riskanalyser gjordes i samråd med såväl Svenska Transportarbetareförbundets (Transport) skyddsombud som förbundets skyddsombud.

Påstådd omorganisation samt den förnyade riskbedömningen

Ingen omorganisation

Påståendet att samarbetet med Konecranes upphörde under hösten 2021 och att bolaget till följd därav genomförde, eller planerade för, en omorganisation som bl.a. innebar att en ny bolagsintern arbetsgrupp tillsattes som fortsättningsvis skulle leda projektet är felaktigt.

NR-projektet var uppdelat i olika etapper (1.0–5.0). Hösten 2021 hade projektet nått etapp 1.2, under vilken man skulle flytta containrar i en containerpark under ett begränsat antal operationella timmar. Bolaget och Konecranes hade enats om att Konecranes inte skulle vara delaktigt i utvecklingen av NR-grensletrucken de nästkommande etapperna. Samarbetet i etapp 1.2 fortsatte dock i övrigt och Konecranes var i den fasen involverat på samma sätt som tidigare.

Projektet pausades i december 2021, dvs. NR-grensletrucken opererade inte längre. Detta skedde långt innan etapp 1.2 var genomförd. Projektet har än i dag inte återupptagits. Någon annan verksamhet inom ramen för NR-projektet bedrevs inte inom det tidigare inhägnade området.

J.M. tillsattes under sommaren 2021 som ny projektledare då den tidigare projektledaren fått andra arbetsuppgifter inom bolaget. Detta innebar dock ingen omorganisation av projektet. NR-projektet drevs vidare i enlighet med de riktlinjer som tidigare fastställts och förhandlats.

Fram till den här tidpunkten hade två personer, anställda hos bolaget, varit engagerade i projektet med själva NR-trucken. En var mekaniker och hade ansvar för den dagliga tillsynen. Den andre var operatör som skulle instruera NR-grensletrucken. De hade båda kvar sina ordinarie arbetsuppgifter hos bolaget. En av dem behövde ersättas och antalet operatörer öka till tre, då antalet operationella timmar skulle utökas. Inte heller detta innebar något avsteg från vad som tidigare var fastställt. Att Konecranes framöver inte skulle vara delaktigt i utvecklingen av maskinen var heller inget som påverkade hur projektet drevs under etapp 1.2 hösten 2021 eftersom Konecranes då var engagerade på samma sätt som tidigare. Hur bolaget önskade lösa de kommande etapperna hade bolaget vid den tidpunkten ingen klar uppfattning om.

Förnyad riskbedömning

Det är korrekt att det gjordes en förnyad analys av de arbetsmiljömässiga risker som förelåg i projektet. Detta gjordes i samråd med de tre nya hos bolaget anställda superusers. De skulle utbildas för att lära sig operera maskinen och för att utföra de tester bolaget sedan tidigare hade förhandlat

med förbundet om i projektets etapp 1.2. Då det tillkom tre nya personer ville bolaget få även deras synpunkter på eventuella säkerhetsrisker. Ytterligare punkter adderades till den tidigare riskbedömningen, men dessa tillkom alltså inte som en följd av några förändringar i projektet. Att nya personer tillträdde projektet innebar inte att projektets inriktning förändrades och det var inte detta som motiverade en översyn av den befintliga riskanalysen.

Konecranes var engagerat i projektet på samma sätt som tidigare när utkastet till en reviderad riskanalys upprättades av J.M.. Konecranes bistod vid denna tid två befintliga superusers, anställda hos bolaget, när NR-grensletrucken skulle operera. Det var alltså inte Konecranes som opererade NR-grensletrucken.

Under etapp 1.2 skulle projektet utvecklas enligt plan, vilket bl.a. innebar att NR-grensletrucken skulle operera betydligt fler timmar än tidigare och det kunde i ett senare skede därför bli aktuellt med ensamarbete. För att beakta detta listades den omständigheten som en risk som behövde beaktas men den förelåg inte den 22 oktober 2021. Projektet pausades långt innan det skulle ha varit aktuellt med ensamarbete.

De tre personer som skulle in som nya superusers i projektet hade den 22 oktober 2021 ännu inte genomgått den utbildning som krävdes för att de skulle tillåtas operera NR-grensletrucken. En sådan utbildning genomgick de under vecka 50 det året och de skulle alltså först därefter ha kunnat operera NR-grensletrucken. Innan det blev aktuellt pausades alltså projektet. För att kunna utföra daglig tillsyn av NR-grensletrucken krävdes ytterligare kompetens som de inte hade och som därför motiverade ytterligare utbildning. Det är den sistnämnda som är listad som en risk. Inte heller detta blev en risk i projektet eftersom det pausades och bolaget senare beslutade att lösa behovet av den dagliga tillsynen på annat sätt.

Den 22 oktober 2021 skickade J.M. det reviderade utkastet till riskbedömning till skyddsombuden för Ledarna och Unionen samt till huvudskyddsombudet och vice huvudskyddsombudet för Transports avd. 2 samt till ytterligare ett par personer som var involverade i projektet, för att få in synpunkter. Sammanlagt skickades dokumentet till sex personer för synpunkter.

Av förbiseende skickades dokumentet inte till förbundets huvudskyddsombud eller annat av förbundet utsett skyddsombud vid denna tidpunkt. J.M. trodde sig dock ha skickat dokumentet även till förbundet och hade inte någon avsikt att undanhålla förbundet tillfälle att inkomma med synpunkter.

När J.M., den 10 januari 2022, kom tillbaka i arbete efter en tids ledighet kunde han konstatera att ingen av de personer han skickat riskbedömningen till hade återkommit med några synpunkter. Han uppmärksammade samtidigt att utskicket den 22 oktober 2021 inte hade adresserats till någon företrädare för förbundet. Han skickade därför den 11 januari 2022 riskbedömningen till förbundets huvudskyddsombud, U.A., och beklagade

att denne inte hade fått dokumentet tidigare samt uppmanade honom att inkomma med eventuella synpunkter.

Genom det svar J.M. fick framkom att det fanns två versioner av den tidigare riskbedömningen som upprättades 2020 när projektet utvidgades och testområdet blev större. Den version som J.M. hade uppdaterat var dock den mindre kompletta av de två versionerna, varför viss förvirring uppstod. Några synpunkter på riskbedömningen erhöles inte från förbundet.

Den 18 februari 2022 reviderades riskbedömningen i samverkan med förbundet och Transport med anledning av att stängslet mot den västra kajen hade monterats ner.

NR-projektet återupptogs dock inte som planerat. Det var således inte på anmodan av U.A. som en riskbedömning gjordes av det västra stängslet och testområdet. En sådan skulle ha gjorts i samband med projektets nystart oavsett vad U.A. hade uttryckt.

Vad avser risken med ”ensamarbete” och ”avsaknad av utbildning för daglig tillsyn” var det inga risker som förelåg den 22 oktober 2021, utan det var något som J.M. bedömde som eventuella framtida risker.

Inget hindrande

Bolaget har inte vidtagit någon omorganisation av NR-projektet. Anledningen till att en översyn av riskbedömningen gjordes berodde inte på några förändringar i projektet. Ingen hade framfört några synpunkter på innehållet i riskbedömningen innan U.A. den 11 januari 2022 fick del av dokumentet och uppmanades att yttra sig. Inga åtgärder vidtogs med anledning av förslaget till revision av riskbedömningen. I december 2021 pausades NR-projektet.

U.A. hade möjlighet att lämna synpunkter på innehållet på samma sätt som övriga skyddsombud. Förbundet har således inte undantagits möjligheten att vaka över arbetsmiljön och har inte heller förhindrats att delta i det systematiska arbetsmiljöarbetet.

Förslaget till revidering av riskbedömningen antogs alltså inte som gällande i projektet och inga åtgärder vidtogs med anledning av förslaget. Bolaget får därför anses ha fullgjort sin samverkansskyldighet i och med att dokumentet översändes till U.A. den 11 januari 2022 med uppmaning till honom att inkomma med synpunkter. U.A. kan därför inte anses ha blivit hindrad av bolaget att fullgöra sitt fackliga uppdrag som huvudskyddsombud.

Frånvaron av en riskbedömning för en verksamhet som inte bedrivs kan rimligen under inga förhållanden anses utgöra ett hindrande av ett skyddsombud.

Nedmonteringarna av stängslet på västra kajen

Händelseförloppet

Ett stängsel på västra kajen monterades i samband med ombyggnationer där. Det var ombyggnader som utfördes på uppdrag av Göteborgs Hamn AB och som bolaget inte var delaktigt i. Samma stängsel användes också som avgränsning för den ursprungliga delen av NR-området.

Det är korrekt att nedmontering av den södra delen av det västra stängslet skedde i månadsskiftet januari/februari 2022. Vid denna tidpunkt var NR-projektet inte aktivt och NR-grensletrucken stod still. Utan ett inhägnat område hade NR-projektet ingen licens att drivas, vilket utgjorde en av flera anledningar till att NR-projektet pausades.

En förnyad riskbedömning av NR-projektet gjordes, som redovisats, den 18 februari 2022, i samverkan med företrädare för förbundet och Transportstrax innan projektledningen bedömde att projektet skulle återupptas. Då diskuterades bl.a. hur stängslet skulle ersättas med containrar som avspärrning mot västra kajen. NR-projektet återupptogs dock inte som planerat.

Den andra delen av det västra stängslet monterades ned i mitten av april 2022.

Påstådda risker

När det gäller påståendena att verksamheten hade återupptagits vid den västra kajen, att ljusbågar och betongsuggor utgjorde stor risk för kollision och att detta motiverat en förnyad riskbedömning anför följande. Ljusbågarna installerades i samband med att testområdet utvidgades för att trafik skulle kunna genomkorsa området i enlighet med vad förbundet har angett. Åtgärderna MBL-förhandlades och riskbedömdes innan de genomfördes. När västra kajen återupptogs för produktion var NR-projektet tillfälligt pausat men skulle återupptas så snart som möjligt. Ljusbågarna skulle därför även fortsättningsvis behövas och lämnades därför kvar då det innebar minst ingrepp i den befintliga infrastrukturen med hänsyn till att elkablar låg nedgrävda i asfalten. Området kring ljusbågarna omgärdades av betongsuggor och kravallstaket, vilket är ett vedertaget sätt att avgränsa ett område, t.ex. vid potthål i asfalten i avvaktan på en reparation. Ljusbågarna och betongsuggorna utgjorde inte en risk i bolagets verksamhet när produktionen vid västra kajen återupptogs, som motiverade en särskild riskbedömning.

Påståendet att betongsuggorna skulle innebära stor risk för att en grensletruck skulle kunna välta om den kör på en betongsugga saknar belägg. Såvitt arbetsgivarparterna känner till finns inga sådana eller liknande olyckor rapporterade i Sverige eller övriga världen. Det bör därvid beaktas att en grensletruck väger mer än 60 ton och att de betongsuggor som använts väger 260 kg. En kollision skulle därför innebära att betongsuggan flyttas, inget annat. Bolaget har använt sig av betongsuggor som avspärrning då detta är det sätt som är vedertaget inom bolaget. Så kallade ”miniguards”

används inte för avspärningar inne på produktionsområdet. Det finns, såvitt arbetsgivarparterna känner till, inga jämförelser gjorda mellan olika avspärningsmaterial och vältrisker.

Inget hindrande – i förhållande till NR-projektet

När det gäller nedtagningarna av stängslet i förhållande till NR-projektet medförde dessa inget behov av en förnyad riskbedömning då projektet vid den tidpunkten var pausat. Inför att bolaget bedömde att projektet skulle återupptas gjordes en förnyad riskbedömning den 18 februari 2022 i samverkan med bl.a. förbundet.

I vart fall utgör en försummelse att genomföra en riskbedömning i sig inte en omständighet som innebär att bolaget har hindrat U.A. i dennes fackliga uppdrag som huvudskyddsombud. En sådan situation ska hanteras genom samverkan och ytterst inom ramen för den tillsyn och de rättsmedel Arbetsmiljöverket har och förfogar över. Förbundets talan i denna del ska därför ogillas i vart fall på denna grund.

Inget hindrande – i förhållande till den vanliga operativa verksamheten

När det gäller nedtagningarna av stängslet mot västra kajen som en risk i den vanliga operativa verksamheten har de lokala parterna, vid en förhandling den 22 juni 2022, träffat en överenskommelse som reglerat förbundets skadeståndskrav till U.A. och förbundet rörande påstått hindrande av skyddsombud bestående i avsaknad av eller bristfällig riskbedömning vid återupptagandet av produktionen vid västra kajen.

Överenskommelsen innebar en slutlig reglering av tvisten i denna del. I den del käromålet har sin grund i omständigheter hänförliga till detta ska förbundets talan därför ogillas.

I andra hand görs det gällande att ljusbågarna och betongsuggorna inte utgjorde en sådan risk som motiverade en särskild riskbedömningen för den ordinarie operativa verksamheten vid västra kajen.

Som redan anförts innebär i vart fall en försummelse att upprätta en riskbedömning i sig inte en omständighet som innebär att bolaget har hindrat U.A. i dennes fackliga uppdrag som huvudskyddsombud.

Överenskommelsen i juni 2022

När verksamheten skulle återupptas på västra kajen, efter att anläggningsarbetena var klara, behövde två kranar, K8 och K9, flyttas dit från en annan del av hamnområdet. Inför detta genomfördes MBL-förhandlingar med bl.a. förbundet. Någon skriftlig riskbedömning av arbetsmiljön upprättades dock inte innan den ordinarie verksamheten återupptogs vid västra kajen.

Förbundets avdelning 4 påkallade tvisteförhandlingar den 22 april 2022 och påstod i förhandlingsframställningen dels att bolaget hade vidtagit en riskbe-

dömning vid förflyttningen av kranarna K8 och K9 från södra till västra kajen utan att involvera förbundets skyddsombud, dels att riskbedömningen var undermålig. Vid förhandlingarna, som inleddes den 3 juni 2022, framkom att det som avdelningen ansåg mest graverande var att ingen riskbedömning hade gjorts efter flytten av kranarna och innan ordinarie verksamhet hade återupptagits vid västra kajen. Förbundet ansåg att dess huvudskyddsombud därigenom hade hindrats i sitt uppdrag.

De lokala parterna träffade den 22 juni 2022 en överenskommelse som reglerade förbundets skadeståndskrav till U.A. och förbundet om påstått hindrande av skyddsombud bestående i avsaknad av eller bristfällig riskbedömning vid återupptagandet av produktionen vid västra kajen. Frågan gällde avsaknad av riskbedömning generellt och innefattade nu påstådda risker på grund av nedtagningarna av stängslet. Detta framgår av § 3 i protokollet. Där anges följande. ”Det Hamnarbetarförbundet ser fortfarande brister är att ingen riskbedömning gjorts efter att Operations tagit över ytan och börjat operera där”.

Av såväl innehållet i protokollet, bl.a. ärendemeningen och § 3, samt de handlingar förbundet gett in framgår att förhandlingen rörde frågan att någon riskbedömning inte hade gjorts innan produktionen togs i bruk vid den västra kajen med kranarna K8 och K9. Av handlingarna framgår de situationer som förbundet hade identifierat som risker och som således motiverade en riskbedömning. Av § 4 i protokollet framgår vidare att bolaget tillstod att det kan ha funnits skäl för ”operations” att göra en riskbedömning. ”Operations” är den avdelning som ansvarar för produktionen vid hamnen och innebörden är att bolaget i princip medgav att en riskbedömning borde ha vidtagits innan produktionen återupptogs vid västra kajen.

Att förbundet vid förhandlingen inte särskilt uppmärksammade den situation som nu görs gällande som en risk som motiverade att en riskbedömning behövde upprättas, saknar betydelse. Det var avsaknaden av en riskbedömning innan produktionen återupptogs – inte de risker som förbundet hade identifierat – som motiverade förbundet att påstå att huvudskyddsombudet hade hindrats i sitt uppdrag och som berättigade såväl denne som förbundet till ett skadestånd.

Överenskommelsen innebar således en slutlig reglering av tvisten i denna del. I den del käromålet har sin grund i omständigheter hänförliga till detta ska förbundets talan i den delen därför ogillas.

Talan ska avvisas i viss del

Förbundets talan ska dock i första hand avvisas i den del den avser att huvudskyddsombudet skulle ha hindrats genom underlåtenheter från bolagets sida inför nedtagningen av stängslet på västra kajen i april 2022.

Frågan har inte varit föremål för tvisteförhandlingar och talan i den delen ska därför avvisas, enligt 4 kap. 7 § arbetstvistlagen.

I stämningsansökan angavs att huvudskyddsombudet hindrats vid två tillfällen, nämligen dels såvitt avser riskanalysen i oktober 2021, dels inför att bolaget tog ner stängslet på västra kajen i januari/februari 2022. Förbundet angav således inte att bolagets agerande eller underlåtenhet i samband med nedtagningen av den andra delen av stängslet i april 2022 utgjorde ett hinderande av dess huvudskyddsombud.

Det var först i samband med mottagandet av domstolens sammanställning i målet som det blev klart för arbetsgivarparterna att förbundet gjorde gällande att bolaget hade hindrat förbundets huvudskyddsombud inför båda tillfällena som stängslet togs ner. Arbetsgivarparterna har första gången de yttrat sig därefter invänt att förbundet utvidgat sin talan på ett otillåtet sätt då den nya omständigheten, ett hinderande i april 2022, inte varit föremål för förhandling enligt den förhandlingsordning som gäller mellan parterna. Arbetsgivarparternas invändning har alltså inte framställts för sent.

Skadestånd

För det fall Arbetsdomstolen skulle komma fram till att bolaget har hindrat U.A. i dennes fackliga uppdrag såvitt avser den upprättade riskbedömningen avseende NR-projektet ska ett skadestånd till honom och förbundet jämkas till noll eller annat lägre belopp.

Bolaget har inte haft någon avsikt att exkludera förbundet från att komma med synpunkter. Bolaget har utgått från att förbundet beretts tillfälle därtill samtidigt med övriga förbund. Huvudskyddsombudet gavs senare möjlighet att inkomma med synpunkter innan några åtgärder vidtagits.

Bolaget har inga brister i sina rutiner för det systematiska arbetsmiljöarbetet. Att förbundets huvudskyddsombud inte fick del av den föreslagna revideringen av riskbedömningen hade, som redan anförts, sin orsak i ett misstag. Så länge det är människor som upprättar dessa och sköter kommunikationen med dem som ska få handlingarna kan det inte uteslutas att liknande inträffar igen, alldeles oavsett vilka rutiner som är tillämpliga.

Att förbundets avdelning 4 under 2021 och 2022 har påkallat 15 respektive åtta förhandlingar rörande påstådda brott mot arbetsmiljölagen och förtroendemannalagen bekräftar vare sig likheten med påstådda omständigheter i nuvarande mål eller att bolaget har uppvisat försumlighet i något avseende. Det förbundet anfört saknar således relevans.

Utredningen

Arbetsdomstolen har hållit huvudförhandling i målet. På förbundets begäran har förhör under sanningsförsäkran hållits med U.A. (huvudskyddsombud) och vittnesförhör hållits med P.A. (avdelningsordförande). På arbetsgivarparternas begäran har vittnesförhör hållits med J.M. (tidigare Nordic change management lead hos bolaget), A.M.O.B. (tidigare labour

partner hos bolaget) och H.H. (tidigare head of asset maintenance hos bolaget). Parterna har även åberopat skriftlig bevisning.

Domskäl

Twisten

U.A. är av förbundet utsett huvudskyddsombud.

Twisten rör i sak två olika händelseförlopp. Det ena handlar om händelser hösten 2021 som rör det s.k. NR-projektet och ett förslag till reviderad riskbedömning och bl.a. frågan om det då vidtogs eller planerades för en omorganisation av projektet. Det andra handlar om att ett stängsel på västra kajen togs ner i januari/februari och i april 2022 varvid någon riskbedömning inte genomfördes. Det är tvistigt om bolaget vid dessa tillfällen genom bristande agerande kan anses ha hindrat U.A. från att utföra sitt uppdrag som huvudskyddsombud.

Parterna är därutöver oeniga i frågan om en överenskommelse som de lokala parterna träffade i juni 2022, omfattar även frågan om ett påstått hindrande av huvudskyddsombudet med anledning av nedtagningarna av stängslet och om talan i den delen därmed ska avslås på den grunden.

Det är också tvistigt om talan delvis ska avvisas. Parterna är ense om att frågan om huvudskyddsombudet hindrats med anledning av nedtagningen av stängslet i april 2022 inte har tvisteförhandlats, men oense om arbetsgivarparternas invändning därom framställts för sent eller inte.

Ska förbundets talan avvisas i viss del?

Rättsliga utgångspunkter – 4 kap. 7 § arbetstvistlagen

Enligt 4 kap. 7 § arbetstvistlagen får en talan inte tas upp till prövning av Arbetsdomstolen förrän förhandling, som kan påkallas enligt medbestämmandelagen eller som anges i kollektivavtal, ägt rum. Det processhinder som kravet på fullgjorda förhandlingar utgör är dispositivt och det krävs därför en invändning av part för att processhindret ska beaktas av Arbetsdomstolen. En invändning om rättegångshinder ska framställas av svaranden första gången han eller hon för talan i målet, dvs. normalt i svaromålet. Om parten inte gör en invändning i rätt tid, är partens rätt att framställa invändningen förfallen (jfr 34 kap. 2 § rättegångsbalken, se även AD 1989 nr 30).

Parternas ståndpunkter

Parterna är överens om att förbundets talan, i den del den avser att U.A. skulle ha hindrats med anledning av bristande agerande från arbetsgivarens sida i samband med nedtagningen av stängslet i april 2022, inte varit föremål för tvisteförhandlingar mellan parterna. Arbetsgivarparterna har yrkat att talan därför ska avvisas. Förbundet har bestritt yrkandet om

avvisning och gjort gällande att arbetsgivarparternas invändning om rättegångshinder har framställts för sent.

Arbetsgivarparterna har häremot invänt att förbundet i stämningsansökan inte gjorde gällande att bolagets agerande eller underlåtenhet i samband med nedtagningen av den andra delen av stängslet i april 2022 utgjorde ett hinderande av huvudskyddsombudet, att det blev klart först i samband att arbetsgivarparterna tog del av domstolens sammanställning och att arbetsgivarparterna första gången de därefter yttrade sig invände att förbundet utvidgat sin talan på ett otillåtet sätt.

Enligt förbundet återopades redan i stämningsansökan nedtagningen av hela södra delen av stängslet som grund för talan, även den del som togs ner senare.

Arbetsdomstolens bedömning

Som redovisats är parterna överens om att talan i nu behandlad del inte varit föremål för tvisteförhandlingar mellan parterna. De centrala tvisteförhandlingarna slutfördes i mars 2022 och det händelseförlopp som förbundet åberopar – nedtagningen av resterande del av stängslet – utspelade sig i april 2022. Frågan är om förbundet redan i stämningsansökan gjorde gällande att bolaget var skadeståndsskyldigt för att ha hindrat huvudskyddsombudet med anledning av nedtagningen av stängslet i april 2022.

I stämningsansökan, under rubriken ”Omständigheter till grund för talan”, omnämns de faktiska omständigheter som förbundet gjorde gällande såvitt avser nedtagningen av stängslet utmed västra kajen. Där anges både nedtagningen som skedde i januari/februari 2022 och nedtagningen av resterande delen som skedde ”något senare”, ostridigt i april 2022, och att de åtgärder som vidtogs med anledning av båda nedtagningarna innebar hinder i produktionsområdet. I ett senare avsnitt i stämningsansökan – rättslig argumentation – omnämns enbart nedtagningen av stängslet i januari/februari 2022. Enligt Arbetsdomstolens mening framgår det tillräckligt klart av stämningsansökan att förbundet åberopade även den andra nedtagningen av stängslet som grund för skadeståndstalan. Att detta uttryckligen klargjordes under den muntliga förberedelsen innebär inte någon otillåten taleändring. Slutsatsen av det anförda är att invändningen om rättegångshinder gjorts för sent. Arbetsgivarparternas avvisningsyrkade ska därmed avslås.

Rättsliga utgångspunkter – hindrande av skyddsombud

Regler om samverkan mellan arbetsgivare och arbetstagare på arbetsmiljöområdet finns i 6 kap. arbetsmiljölagen. Den grundläggande bestämmelsen om skyddsombudens uppgifter återfinns i 6 kap. 4 § arbetsmiljölagen, där några huvudmoment i skyddsverksamheten framhålls. Skyddsombudet ska företräda arbetstagarna i arbetsmiljöfrågor och verka för en tillfredsställande arbetsmiljö. I detta syfte ska ombudet inom sitt skyddsområde vaka över skyddet mot ohälsa och olycksfall samt över att arbetsgivaren uppfyller kraven i 3 kap. 2 a § (första stycket). Skyddsombudet ska delta vid planering av

nya eller ändrade lokaler, anordningar, arbetsprocesser, arbetsmetoder och av arbetsorganisation liksom vid planering av användning av ämnen som kan medföra ohälsa eller olycksfall (andra stycket). Vidare framgår att arbetsgivaren ska underrätta skyddsombud om förändringar av betydelse för arbetsmiljöförhållandena inom ombudets område (tredje stycket).

I 3 kap. 2 a § arbetsmiljölagen – om systematiskt arbetsmiljöarbete – anges bland annat följande. Arbetsgivaren ska systematiskt planera, leda och kontrollera verksamheten på ett sätt som leder till att arbetsmiljön uppfyller föreskrivna krav på en god arbetsmiljö. Arbetsgivaren ska utreda arbetsskador, fortlöpande undersöka riskerna i verksamheten och vidta de åtgärder som föranleds av detta. Åtgärder som inte kan vidtas omedelbart ska tidsplaneras. Arbetsgivaren ska i den utsträckning verksamheten kräver dokumentera arbetsmiljön och arbetet med denna. Handlingsplaner ska därvid upprättas.

Av motiven till 6 kap. 4 § arbetsmiljölagen framgår att skyddsombudets rätt att delta i planeringen avser varje stadium i planeringen som är av betydelse från arbetsmiljösynpunkt (prop. 1976/77:149 s. 336). Underrättelseskyldigheten gäller varje förändring av betydelse för arbetsmiljöförhållandena inom skyddsombudets skyddsområde.

Enligt 6 kap. 10 § första stycket arbetsmiljölagen får ett skyddsombud inte hindras att fullgöra sina uppgifter och enligt 3 § första stycket förtroendemannalagen får en arbetsgivare inte hindra en facklig förtroendeman, såsom ett av organisation utsett skyddsombud (6 kap. 16 § arbetsmiljölagen), att fullgöra sitt uppdrag. Av Arbetsdomstolens praxis framgår att ett sådant hindrande kan vara att inte se till att skyddsombudet får delta i planeringen enligt 6 kap. 4 § arbetsmiljölagen.

I AD 2007 nr 70 fann Arbetsdomstolen att skyddsombudet involverats för sent i planeringen av lokaliseringen av ett nytt mat- och pausrum, då detta skedde först efter att ombyggnationer hade påbörjats och alternativen till lösning var färre.

I AD 2020 nr 47 gjorde Arbetsdomstolen bedömningen att skyddsombudet borde ha fått delta i planeringen inför en planerad tillfällig förändring av arbetsorganisationen inom berörda arbetslag, då den planerade förändringen enligt domstolen hade betydelse från arbetsmiljösynpunkt. Detta innebar enligt domstolen ett hindrande i strid med arbetsmiljölagen och förtroendemannalagen. Då den planerade förändringen inte kom att genomföras fann Arbetsdomstolen emellertid att det inte förekommit någon förändring av betydelse för arbetsmiljöförhållandena. Att skyddsombudet inte hade underrättats om något som aldrig kom till stånd, kunde enligt Arbetsdomstolen, inte på ett skadeståndsgrundande sätt anses ha hindrat honom från att fullgöra sina uppgifter som huvudskyddsombud och facklig förtroendeman.

I AD 2020 nr 66 fann Arbetsdomstolen att ett skyddsombud hindrats i att fullgöra sina uppgifter som skyddsombud då han fick del av en riskbedömning avseende ett nytt skiftschema först efter att arbetsgivaren slutfört sam-

verkan med och redan träffat en överenskommelse med en annan facklig organisation om ett nytt skiftschema.

Frågan om ett hindrade av huvudskyddsombudet hösten 2021

Parternas ståndpunkter

Förbundet har sammanfattningsvis gjort gällande följande. Inför en omorganisation eller planerad omorganisation av NR-projektet hösten 2021 fick huvudskyddsombudet U.A. ingen möjlighet att delta i planeringen av omorganisationen eller i den riskbedömning som då genomfördes och han underrättades inte heller om förändringarna. Genom att bolaget underlät att involvera U.A. inför omorganisationen av NR-projektet fick han inte heller möjlighet att vaka över skyddet mot ohälsa och olycksfall eller vaka över och medverka i det systematiska arbetsmiljöarbetet.

Arbetsgivarparterna har häremot invänt sammanfattningsvis följande. Bolaget varken planerade för eller genomförde någon omorganisation av NR-projektet hösten 2021. U.A. fick möjlighet att lämna synpunkter på innehållet i förslaget till reviderad riskbedömning på samma sätt som övriga skyddsombud. Inga åtgärder vidtogs med anledning av förslaget till riskbedömning och NR-projektet pausades i december 2021. Bolaget får i vart fall anses ha fullgjort sin samverkansskyldighet i och med att den reviderade riskbedömningen översändes till U.A. den 11 januari 2022 med uppmaning till honom att inkomma med synpunkter.

Arbetsdomstolens bedömning

Som redan redovisats anges i arbetsmiljölagen att ett skyddsombud ska delta vid planering av nya eller ändrade lokaler, anordningar, arbetsprocesser, arbetsmetoder och arbetsorganisation.

Enligt förbundet genomförde eller planerade bolaget för en omorganisation av NR-projektet hösten 2021 som huvudskyddsombudet inte fick delta i. Arbetsgivarparterna menar att bolaget varken genomförde eller planerade för någon sådan omorganisation. En första fråga att bedöma är således om det överhuvudtaget genomfördes eller planerades för en omorganisation.

Parterna är överens om följande. Bolaget bedrev sedan ett antal år tillbaka en försöksverksamhet med en självkörande grensletruck, NR-grensletrucken. NR-projektet var uppdelat i olika etapper och drevs tillsammans med ett annat bolag, Konecranes. Hösten 2021 hade projektet nått etapp 1.2, under vilken man skulle öka antalet operationella timmar. Projektet fick hösten 2021 en ny projektledare, J.M., och tre nya personer, anställda hos bolaget, fick i uppdrag att delta i projektet som superusers, operatörer av NR-grensletrucken.

Enligt förbundet vidtogs förändringarna – ny projektledare och nya superusers, operatörer – med anledning av att Konecranes skulle lämna projektet och sammantaget innebar det en organisationsförändring då bolaget skulle

utföra testerna i egen regi med ett nytt eget tillstånd (licens). Enligt arbetsgivarparterna är det riktigt att samarbetet med Konecranes skulle upphöra efter etapp 1.2, men inte dessförinnan, dvs. några organisatoriska förändringar av projektet genomfördes inte hösten 2021 och planerades inte heller.

Parterna är överens om att projektet i sig, som var indelat i olika etapper, hade varit föremål för medbestämmandeförhandlingar. Enligt Arbetsdomstolens mening finns inget i utredningen som visar att projektet genomgick någon organisationsförändring hösten 2021. De omständigheter som förbundet pekat på – ny projektledare och nya operatörer – kan inte anses ha inneburit en organisationsförändring. Enligt arbetsgivarparterna drevs projektet vidare i enlighet med de riktlinjer som tidigare fastställts och förhandlats. Förbundet har inte visat att så inte var fallet. Annat är inte heller visat än att den omständigheten att fler anställda – ytterligare superusers – skulle involveras i projektet var i enlighet med planeringen att NR-grensletrucken skulle operera flera timmar. Inte heller den omständigheten att bolaget och Konecranes kom överens om att Konecranes inte skulle delta i den fortsatta utvecklingen av projektet, dvs. i kommande etapper, innebär enligt Arbetsdomstolens mening i sig en förändring av organisationen av NR-projektet hösten 2021. Projektets etapp 1.2 skulle såvitt är utrett fortgå som planerat. Inte heller den omständigheten att bolaget valde att göra ett förslag till en ny riskbedömning innebar en organisationsförändring eller visar att det var fråga om en organisationsförändring.

Slutsatsen av det anförda är att förbundet inte lyckats visa att bolaget hösten 2021 vidtog eller planerade en organisationsförändring av NR-projektet som skyddsombudet borde ha fått delta i. Bolaget har därmed inte heller brutit mot underrättelseskyldigheten inför en förändring.

Vid den bedömningen har förbundet gjort gällande att huvudskyddsombudet hindrats i sitt uppdrag då han inte redan hösten 2021 fick delta i den reviderade riskbedömning av NR-projektet som bolaget gjorde.

Själva händelseförloppet är ostridigt. När J.M. tillträdde som ny projektledare valde han att göra ett förslag till en reviderad riskbedömning. Riskbedömningen tillfördes tre nya punkter varav en avsåg risk vid ensamarbete och en annan behov av ytterligare utbildning för operatörerna. Förslaget till revidering sändes i oktober 2021 till bl.a. skyddsombud hos andra fackliga organisationer, men inte till U.A. eller någon annan hos förbundet. U.A. fick del av förslaget först i mitten av januari 2022. Projektet var pausat på så sätt att NR-grensletrucken inte var i drift. Riskbedömningen uppdaterades därefter vid ett möte den 18 februari 2022, inför att bolaget avsåg att återuppta försöksverksamheten med NR-grensletrucken i drift. Så blev dock inte fallet.

J.M. har uppgett att han gjorde ett förslag till en ny riskbedömning med anledning av att han ville få in synpunkter från de nya superusers som skulle in i projektet. Skälet till att punkten ensamarbete togs upp var att det skulle kunna bli aktuellt med ensamarbete i och med att antalet operationella

timmar skulle öka. Punkten om utbildning handlade enligt J.M. om utbildning avseende den dagliga tillsynen av trucken, men den frågan löstes genom att mekaniker anlätades i stället.

Enligt Arbetsdomstolens mening finns inget att erinra mot att bolaget, genom J.M., gjorde ett förslag till revidering av riskanalysen som sändes till bl.a. skyddsombud för synpunkter, dvs. inte involverade skyddsombuden redan dessförinnan. Självklart borde förslaget ha skickats även till förbundets skyddsombud. Enligt J.M. var det ett misstag som han rättade till när han upptäckte det i januari 2022. Arbetsdomstolen finner inte anledning att betvivla hans uppgift om detta.

Frågan är om huvudskyddsombudet kan anses ha blivit hindrad i sitt uppdrag genom bolagets agerande att sända förslaget till honom först i januari 2022. Efter att U.A. fick del av förslaget mejlade han synpunkter till projektledaren. Den operationella delen av projektet var pausad och inför att bolaget avsåg att återuppta försöksverksamheten hölls ett möte den 18 februari 2022 där förbundet var representerat. Som Arbetsdomstolen uttalat borde skyddsombudet ha fått del förslaget till riskbedömning i oktober 2022, när de övriga skyddsombuden för andra organisationer fick del av det. Att han inte fick det innebar i det aktuella fallet dock inte att han kan anses ha blivit hindrad från att delta i bedömningen och kunna lämna synpunkter på eventuella tillkommande risker i projektet, eftersom projektet inte var i operationell drift och han fick delta när det planerades att återupptas.

Arbetsdomstolens ställningstaganden innebär att bolaget inte kan anses ha hindrat U.A. att under hösten 2021 utföra sitt uppdrag som huvudskyddsombud och facklig förtroendeman.

Frågan om ett hindrade av huvudskyddsombudet våren 2022

Parterna är överens om följande faktiska omständigheter. Försöksverksamheten med NR-grensletrucken bedrevs inom ett instängslat område på västra kajen. I månadsskiftet januari/februari 2022 togs den södra delen av det västra stängslet bort och därefter i april 2022 monterades resten av det västra stängslet ned. Stängslet hade utgjort en del av inhägnaden av NR-projektet, men hade också utgjort en avspärning med anledning av de anläggningsarbeten som hade utförts på kajen. När stängslet togs ned stod ljusbågar kvar. Runt stolpen till den sydvästra ljusbågen, som stod kvar inne på projektområdet, placerades bland annat två betongsuggor och ett lågt staket. När resten av det västra stängslet togs bort stod den nordvästra ljusbågen kvar och omgärdades också av betongsuggor och staket. Inför dessa förändringar gjorde bolaget ingen riskbedömning och inga skyddsombud involverades.

En första fråga att ta ställning till är om nedtagningen av stängslet hade betydelse från arbetsmiljösynpunkt för NR-projektet. Som redan redovisats var den operationella delen i NR-projektet pausad när den första delen av stängslet togs ned i januari/februari 2022. Mot den bakgrunden kan det,

enligt Arbetsdomstolens mening, inte anses ha varit motiverat att göra en riskbedömning och involvera skyddsombud såvitt avsåg frågan vilken inverkan nedtagningen av stängslet skulle ha på arbetsmiljön i just NR-projektet. En förnyad riskbedömning såvitt avsåg NR-projektet genomfördes ostridigt i februari 2022 inför planerna att återuppta försöksverksamheten operationellt. Att själva NR-grensletrucken och bodar tillhöriga projektet fanns på kajen förändrar inte den bedömningen eftersom någon faktisk verksamhet i projektet inte pågick. Den operationella delen av NR-projektet kom inte igång heller senare under våren 2022.

Arbetsdomstolens bedömning är således att U.A. inte kan anses ha hindrats i sitt uppdrag som huvudskyddsombud såvitt avser någon underlåtenhet från bolagets sida att involvera U.A. i en riskbedömning i relation till NR-projektet. Nedtagningen av stängslet har inte haft betydelse för arbetsmiljöförhållandena i projektet och bolaget har därmed inte heller brutit mot underrättelseskyldigheten.

Såvitt avser ytterligare faktiska omständigheter är parterna överens om följande. Efter att vissa anläggningsarbeten på kajen hade blivit färdigställda kunde kranar flyttas norrut på kajen och hantering av fartyg återupptogs på den tidigare avstängda delen av kajen. Detta innebar t.ex. att de vanliga grensletruckarna skulle köra i området.

Frågan är om U.A., som huvudskyddsombud, med anledning av dessa omständigheter borde ha fått delta i planeringen inför de båda nedtagningarna av stängslet och underrättats om dessa förändringar samt därutöver om bolaget borde ha gjort riskbedömningar som U.A. borde ha fått delta i.

Arbetsdomstolen kan konstatera att bolaget, i samband med att stängslet monterades ned, placerade betongsuggor och staket vid ljusbågarna. Bolaget får därmed anses ha gjort en bedömning av eventuella risker och vidtagit åtgärder med anledning av att trafik skulle komma att genomkorsa området. Enligt arbetsgivarparterna var de åtgärder som vidtogs ett vedertaget sätt att avgränsa ett område och någon särskild riskbedömning krävdes därför inte. Förbundet har ifrågasatt om de åtgärder som vidtogs var tillräckliga. Arbetsdomstolen finner inte anledning att bedöma den frågan och kan konstatera att parterna här har olika ståndpunkter. Bolaget vidtog dock, med anledning att stängslet monterades ned, åtgärder i syfte att hindra olyckor. Nedmonteringen av stängslet hade alltså enligt bolagets bedömning betydelse för arbetsmiljön i området för den ordinarie verksamheten på kajen. Genom att inte underrätta och inte låta U.A. delta i planeringen inför nedmonteringen av stängslet har han enligt Arbetsdomstolens mening hindrats i sin uppgift som huvudskyddsombud. Han hade, om han hade underrättats om de förändringar som genomfördes, kunnat påfordra en riskbedömning och verka för att åtgärder vidtogs för en tillfredsställande arbetsmiljö. Att de åtgärder som faktiskt vidtogs kan ha varit de som var adekvata och tillräckliga förändrar inte bedömningen.

Bolaget borde alltså ha underrättat och involverat U.A. inför de båda nedtagningarna av stängslet. Att bolaget inte gjorde det innebär att det hindrat honom att fullgöra sina uppgifter som huvudskyddsombud och facklig förtroendemans för förbundet.

Överenskommelsen i juni 2022

Vid den bedömning som Arbetsdomstolen gjort – att U.A. får anses ha hindrats i sitt uppdrag som huvudskyddsombud med anledning av nedmonteringen av stängslet – har arbetsgivarparterna invänt att den överenskommelse som de lokala parterna träffade den 22 juni 2022 omfattade denna omständighet och att talan i denna del ska avslås på den grunden.

Parterna i målet är överens om att de lokala parterna den 22 juni 2022 träffade en överenskommelse varigenom bolaget åtog sig att betala visst skadestånd. De är dock oense i frågan om vad överenskommelsen omfattat. Enligt förbundet avsåg överenskommelsen enbart omständigheter hänförliga till flytten av kranarna K8 och K9 på kajen och belastningen av kajen och inte ett hindrande av huvudskyddsombudet med anledning av nedmonteringarna av stängslet.

En förhandlingsframställan, daterad den 22 april 2022, tillställdes bolaget avseende brott mot arbetsmiljölagen och förtroendemannalagen. I förhandlingsframställan anges att bolaget vid förflyttningen av K8 och K9 gjort en egen riskbedömning som är undermålig och utan lämpligt skyddsombud och att man hoppas att bolaget ska kalla till en ny riskanalys så snart som möjligt. Det anges vidare att skadeståndsanspråk kommer att presenteras vid förhandlingen.

Twisteförhandlingar hölls den 3, 15 och 22 juni 2022. I protokollet från förhandlingarna anges i §§ 3 och 4 följande.

§ 3 Det Hamnarbetarförbundet ser fortfarande brister är att ingen riskbedömning gjorts efter att Operations tagit över ytan och börjat operera där.

§ 4 Det kan ha funnits skäl att göra en riskbedömning av operations. Dock anser man inte att något av skyddsombuden har hindrats i och med att ingen ny riskbedömning gjorts men man ställer sig positiv till att göra en ny riskbedömning.

Arbetsgivarparterna har inte påstått att företrädarna för de lokala parterna under förhandlingarna uttryckligen diskuterade ett hindrande av huvudskyddsombudet och en utebliven riskbedömning med anledning av nedmonteringarna av stängslet i januari/februari och april 2022. De har dock gjort gällande att den överenskommelse som träffades avsåg omständigheten att bolaget överhuvudtaget inte hade gjort någon riskbedömning inför återupptagandet av produktionen på västra kajen och att därmed ingick även påstådda risker med anledning av nedtagningarna av stängslet. Enligt arbetsgivarparterna framgår det av avtalstexten vari det anges att ”Operations tagit

över ytan och börjat operera där”. Arbetsgivarparterna har upplyst att ”Operations” är den avdelning som ansvarar för produktionen i hamnen.

Enligt förbundet avsåg överenskommelsen enbart bolagets brister med anledning av flytten av de två kranarna som hade skett i december 2021. Förbundet har anfört att det möjligen blev en olycklig formulering av § 3 och vad som avsågs var det återupptagna arbetet på kajen med anledning av just flytten av kranarna och kajens bärighet och inget annat.

Med på förhandlingarna var P.A. från förbundet samt A.M.O.B. och H.H. från bolaget. H.H. var med enbart vid det andra förhandlingstillfället och har uppgett att han därefter fick kännedom om att en överenskommelse hade träffats. Enligt A.M.O.B. avsåg överenskommelsen betalning för att bolaget inte gjort en riskbedömning innan arbetena återupptogs.

Av vittnesuppgifterna och den skriftliga bevisningen, ett powerpointmaterial som presenterades under förhandlingarna, framgår klart att förhandlingarna i sak rörde brister från bolagets sida med anledning av flytten av de två kranarna, ombyggnationen av kajen och dess bärighet. Parterna kan naturligtvis i slutskedet av förhandlingarna och den uppgörelse som träffades ha kommit överens om att göra upp i frågan på så sätt att alla eventuella brister med anledning av återupptagandet av produktionen omfattades. Skrivningarna i protokollet kan tolkas så. Den muntliga bevisningen ger dock inte stöd för detta, mer än att A.M.O.B. påstår att så var fallet. Vid bedömningen bör också beaktas att parterna i mars 2022 tvisteförhandlat i frågan om den första nedtagningen av stängslet varvid förbundet krävt skadestånd för hindrande av förbundets skyddsombud, en förhandling som avslutades i oenighet. Det framgår inte av vittnesuppgifterna att parterna var överens om att den frågan nu åter togs upp av parterna och att överenskommelsen skulle omfatta även den frågan. Om det var vad som skedde borde detta ha framkommit av protokollet, vilket formulerats av bolagets företrädare i förhandlingarna. Därtill kan konstateras att stämningsansökan i nu aktuellt mål inkom till domstolen den 23 juni 2022, vilket var dagen efter att överenskommelsen hade träffats. Sammantaget finner Arbetsdomstolen att arbetsgivarparterna inte visat att den i målet omtvistade frågan om hindrande av huvudskyddsombudet med anledning av nedtagningarna av stängslet omfattas av den aktuella överenskommelsen. Grund för att avslå talan i aktuell del av den anledningen finns alltså inte.

Sammanfattning och skadestånd

Arbetsdomstolen har kommit fram till att bolaget inte kan anses ha hindrat U.A., att under hösten 2021, utföra sitt uppdrag som huvudskyddsombud och facklig förtroendemann på sätt förbundet påstått.

Arbetsdomstolen har däremot gjort bedömningen att bolaget genom att inte underrätta U.A. om de två nedtagningarna av stängslet våren 2022 och inte heller låta honom delta i planeringen av förändringarna i fråga har hindrat honom i hans uppdrag som huvudskyddsombud. Bolaget har i denna del agerat i strid med 6 kap. 4 § arbetsmiljölagen och brutit mot 6 kap. 10 §

arbetsmiljölagen och även mot 3 § förtroendemannalagen. Bolaget är därmed skyldigt att betala allmänt skadestånd till U.A. för att ha brutit mot båda lagarna samt till förbundet för att ha brutit mot förtroendemannalagen.

Arbetsdomstolen gör bedömningen att skäligt belopp är 25 000 kr till var och en av U.A. och förbundet.

Skadeståndsbeloppet avser påföljd med anledning av den fråga som varit föremål för domstolens prövning. Frågan om bolaget gjort sig skyldigt till andra förseelser av likande art i andra sammanhang och om bolaget generellt har bristande rutiner ska, enligt domstolens mening, inte beaktas vid bedömningen av skadeståndets storlek i detta mål. Om förbundets påståenden härvidlag är korrekta behöver alltså inte utredas.

Rättegångskostnader

Målet har huvudsakligen avsett två frågor, påstått hindrade hösten 2021 och därefter påstått hindrande med anledning av nedmonteringar av ett stängsel första halvåret 2022. Förbundet har förlorat den första tvistefrågan men huvudsakligen vunnit den andra. Enligt Arbetsdomstolens mening har parterna ömsom vunnit och ömsom förlorat i sådan omfattning att rättegångskostnaderna bör kvittas, se 18 kap. 4 § rättegångsbalken.

Domslut

1. Arbetsdomstolen avslår Sveriges Hamnars och APM Terminals Gothenburg ABs yrkande om avvisning.
2. Arbetsdomstolen förpliktar APM Terminals Gothenburg AB att till U.A. betala allmänt skadestånd med 25 000 kr, för brott mot arbetsmiljölagen och förtroendemannalagen.
3. Arbetsdomstolen förpliktar APM Terminals Gothenburg AB att till Svenska Hamnarbetarförbundet betala allmänt skadestånd med 25 000 kr, för brott mot förtroendemannalagen.
4. Vardera part ska stå sin rättegångskostnad.

Ledamöter: Cathrine Lilja Hansson, Inger Andersson, Kerstin G Andersson, Lars Askelöf, Stefan Lagervall, Lenita Granlund och Kjell Svahn. Enhälligt.

Rättssekreterare: Anna Thorssin