

Sammanfattning

Ett fartyg som ägs av ett turkiskt rederi och är registrerat i Malta ankommer till svensk hamn och utsätts därvid för krav på att teckna kollektivavtal, ett s.k. ITF-avtal, med en svensk facklig organisation. När arbetsgivarsidan vägrar teckna avtal utsätts fartyget för nyanställningsblockad och sympatiåtgärder i form av bl.a. blockad mot lossning av fartyget. Något kollektivavtal gäller inte för den ombordvarande besättningen, som består av turkiska medborgare. I tvist om lovligheten av de vidtagna stridsåtgärderna anför arbetsgivarsidan att det tillämnade kollektivavtalet på grund av omständigheterna skulle bli rättsligt ogiltigt och att stridsåtgärderna av det skälet är olovliga enligt allmänna rättsgrundsatser. Arbetsdomstolen uttalar att det i en situation som den aktuella enligt bestämmelsen i 2 kap. 17 § regeringsformen inte föreligger något rättsligt utrymme för ett förbud mot stridsåtgärder. I målet prövas också frågan om de fackliga organisationerna har åsidosatt varselskyldigheten enligt medbestämmandelagen.

ARBETSDOMSTOLEN

DOM
2003-05-28
Stockholm

Dom nr 46/03
Mål nr A 55/03
och 73/03

KÄRANDE

1. Karsel Ship Management Co., Büyükdere Caddesi, 1 Levent Plaza, No 173, A. Blok, Kat 1, Levent 34335, Istanbul, Turkiet
2. Fortuna Australia Maritime Ltd., c/o Karahasan Group of Shipping Companies, adress som ovan
Ombud för båda: advokaterna Jörgen Almelöv och Anders Lindow, Setterwalls Advokatbyrå, Arsenalsgatan 6, 111 47 STOCKHOLM

SVARANDE

1. Svenska Transportarbetareförbundet, 802003-5476, Box 714, 101 33 STOCKHOLM
2. SEKO – Facket för Service och Kommunikation, Box 1105, 111 81 STOCKHOLM
Ombud för båda: förbundsjuristen Stellan Gärde, LO-TCO Rättsskydd AB, Box 1155, 111 81 STOCKHOLM

SAKEN

stridsåtgärd

Fartyget Fortuna Australia ägs av Fortuna Maritime Ltd., ett bolag med säte i Malta. Fartyget är infört i det maltesiska fartygsregistret. Driften av fartyget ombesörjs av Karsel Ship Management Co., som har säte i Turkiet. Besättningsmedlemmarna är turkiska medborgare och anställda av Karsel Ship Management Co.

Inför fartygets ankomst till Oskarshamn sände SEKO - Facket för Service och Kommunikation (hädanefter SEKO) per telefax den 28 februari 2003 en handling till Karsel Ship Management Co. med i huvudsak följande innehåll.

RE: MLT. Fortuna Australia IMOno. 8401004

The above vessel is currently bound for the port of Oskarshamn, Sweden. Please be informed that the above vessel is flying the flag of a country deemed to be a Flag of Convenience registry (FoC) and is not covered by any agreement approved by or acceptable to the ITF or its world wide maritime affiliates.

SEKO hereby requests you to sign an ITF Standard Agreement/Special Agreement covering all officers and ratings on board the vessel. We ask you, by way of fax, to authorize the master to sign such an agreement for the vessel and also new employment contracts for the crew.

We expect your prompt answer, but not later than 11:00 hrs. local time, Monday the 3 March 2003. Please fax your answer to our office on the following fax number (här utelämnat).

If the vessel already is covered by an ITF approved agreement we ask you kindly to fax a copy of the Special Agreement on that same number.

If we have not received your answer until then, we must consider what other measures to take.

The welfare fund and service fees amount to 299 USD per position, to be paid at signing the ITF Special Agreement/Standard Agreement.

SEKO varslade härefter i en skrift daterad den 4 mars 2003 och ställd till "the owners/operators of MLT. Fortuna Australia" om stridsåtgärder riktade mot fartyget. Skriften hade i huvudsak följande innehåll.

The crew employed on the above ship does not have an approved International Transport Workers' Federation (ITF) Special Agreement.

As we during negotiations on the 04/03 2003 not have been able to reach an ITF Special Agreement for the crew, the SEKO hereby gives notice that we intend to take industrial action against the ship as follows:

- blockade against new employments of deck-, engine- and catering personnel on board the ship.

The industrial action will be effected from 5/3 2003, 06.45.

At the same time, we want to inform you that we will request sympathy actions from the other unions concerned in the form of:

- refusal of loading and/or discharging of the vessel
- refusal of tugboat assistance

The sympathy action will be effected from 5/3 2003, 07.00.

Det kollektivavtal som SEKO begärde att få sluta med Karsel Ship Management Co. utgjordes av det av International Transport Workers Federation (ITF) utformade Special Agreement, vilket innehåller bl.a. följande.

WHEREAS

1. The International Transport Workers Federation ("the ITF") is an independent trade union organisation comprising fully autonomous trade union organisations in transport and allied services throughout the world and individual members of the Special Seafarers Department of the ITF and the union is an independent trade union organisation affiliated to the ITF;
2. The Company is the owner/agent of the Ship described in Schedule 1 hereto:

3. The Union and the Company wish to regulate the conditions of employment of all seafarers (hereinafter individually referred to as a “Seafarer”) serving from time to time on board the Ship.

NOW IT IS AGREED

Article 1: The Company undertake as follows:

- a to employ each Seafarer in accordance with the current terms of the ITF Standard Collective Agreement (the ITF Standard Agreement):
- b to incorporate the terms and conditions of the ITF Standard Agreement into the individual contract of employment of each Seafarer (and if necessary to register the contracts with the relevant national body) and into the Ships Articles. Any Seafarer enjoying or offered terms and conditions which taken as a whole are recognised by the ITF as more favourable to the Seafarer shall continue to enjoy or be entitled to such terms and conditions notwithstanding paragraph a above:
-
- e to pay to the ITF service fees and the welfare Fund contributions as stated in Schedule 2 hereto:
- f to keep on board the Ship accurate records of all hours worked by Seafarers, all payments made to Seafarers, monthly payrolls and/or individual payslips of Seafarers, copies of the Special Agreement, ITF Standard Agreement and ITF Blue Certificate to be issued under Article 2 hereof and to allow each Seafarer access to these documents at all times:
- g to permit or obtain immediate permission for representatives of the ITF to board the Ship, to consult with Seafarers and to inspect and copy all documents whether the Ship is in berth or not and whether or not the Seafarer is on board the Ship:
-
- j not to require or induce Seafarers to carry out cargo handling and other work traditionally or historically done by dock workers without the prior agreement of the relevant ITF Dockers’ union concerned and provided that the individual Seafarer volunteer to carry out such duties for which they should be adequately compensated:
- k to reimburse the ITF and it’s affiliates all reasonable cost and expenses incurred in taking action to enforce the Company’s undertakings herein.
-

Article 4: This Special Agreement may be terminated as follows:

- a By the Union immediately upon notification to the Company in the event of default by the Company of any of its undertakings herein. Upon termination, the Company shall forthwith return the ITF Blue Certificate to or to the order of the ITF.
-

Article 6: The ITF shall be entitled to change the rates in the ITF Standard Agreement and the rates shown in Schedule 2 hereto upon 2 months notice to the Company whereupon the changed rates shall come into force from the date specified

Article 7: This Special Agreement shall be governed and construed in accordance with the laws of Sweden.

Den 5 mars 2003 inledde SEKO en nyanställningsblockad mot fartyget. Samtidigt inledde Svenska Transportarbetareförbundet en sympatiåtgärd i form av blockad mot lastning och lossning av fartyget samt assistans av bogserbåt.

Karsel Ship Management Co. och Fortuna Australia Maritime Ltd. har väckt talan mot de båda arbetstagarförbunden och har därvid yrkat att Arbetsdomstolen skall

1. förklara att stridsåtgärderna mot fartyget är olovliga,
2. förplikta förbunden att utge allmänt skadestånd med 100 000 kr eller det lägre belopp som Arbetsdomstolen bestämmer.

Fortuna Australia Maritime Ltd. har för egen del yrkat att Arbetsdomstolen skall

1. förplikta de båda förbunden att solidariskt utge skadestånd till bolaget avseende uteblivna hyresintäkter avseende tiden den 5 mars 2003 - dagen för huvudförhandling i målet (den 14 maj 2003) med USD 588 000 samt förbrukningskostnader ombord under samma period med USD 20 160,
2. fastställa att bolaget har rätt att erhålla skadestånd för uteblivna hyresintäkter med USD 8 400 per dag och för förbrukningskostnader med USD 288 per dag från dagen för huvudförhandling i målet tills stridsåtgärderna hävs eller förklaras olovliga av Arbetsdomstolen,
3. förplikta de båda förbunden att utge skadestånd med USD 689 482 motsvarande det skadeståndsanspråk som riktats mot bolaget till följd av att tidsbefraktaren hävt tidscertepartiet, alternativt i andra hand fastställer att bolaget är berättigat till skadestånd motsvarande det belopp som bolaget kan komma att förpliktas utge till tidsbefraktaren i samband med hävning av tidscerteparti daterat den 25 februari 2003.

Ränta enligt 6 § räntelagen har yrkats på de yrkade skadestånden från den 14 maj 2003 dess full betalning sker.

För den händelse att domstolen inte skulle bifalla yrkandet om skadestånd genom solidariskt förpliktande för de båda förbunden har arbetsgivarparterna begärt att transportarbetareförbundet skall bär huvuddelen av ansvaret, alternativt att Arbetsdomstolen fördelar skadeståndsskyldigheten mellan förbunden i enlighet med vad domstolen anser vara skäligt med hänsyn till omständigheterna.

Förbunden har bestritt käromålen i dess helhet.

Parterna har yrkat ersättning för sina rättegångskostnader i målen.

Arbetsdomstolen har genom interimistiskt beslut den 24 mars 2003 avslagit ett av bolagen framställt yrkande om att transportarbetareförbundets åtgärder skulle förklaras olovliga (beslut 2003 nr 26).

Stridsåtgärderna pågick ännu vid tidpunkten för huvudförhandlingen i målet, den 14 maj 2003. Fartyget låg då kvar i Oskarshamn.

Till utveckling av sin talan har parterna anfört i huvudsak följande.

Bolagen

Fartyget Fortuna Australia ägs av bolaget Fortuna Maritime Ltd. med säte i Malta. Driften av fartyget sköts av ett managementbolag med säte i Turkiet, Karsel Ship Management Co. Det är det senare bolaget som har slutit anställningsavtalen beträffande samtliga besättningsmän ombord. Besättningen består uteslutande av turkiska medborgare. Något kollektivavtal gäller inte ombord på fartyget.

Fartyget är i gott skick och förhållandena för besättningen är goda. Detta framgår bl.a. av en rapport från den surveyor som nyligen besökt fartyget för att kontrollera förhållandena ombord. Ett flertal av besättningsmedlemmarna på fartyget har varit anställda av Karsel Ship Management Ltd. under en längre tid. Flera av dessa har dessutom under en längre period tjänstgjort på det aktuella fartyget. Den lägsta lönen för en besättningsman ombord är 450 dollar per månad. Till denna grundlön läggs även viss ersättning för övertid m.m. Lönenivån ombord är inte låg enligt turkiska förhållanden.

I ett fax till Karsel Ship Management Ltd. den 28 februari 2003 framfördes krav från SEKO att bolaget skulle teckna vissa kollektivavtal med förbundet och dessutom vidta ändringar i de enskilda besättningsmedlemmarnas anställningsavtal. SEKO har även i ett senare e-postmeddelande till advokatbyrån Setterwalls framställt krav på att Karsel Ship Management Ltd. skall skriva på de av ITF utformade Special Agreement och Standard Agreement. Till e-postmeddelandet bifogades det fax som skickats till Karsel Ship Management Ltd. den 28 februari 2003. På detta sätt underströks att SEKO uppställde som krav att Karsel Ship Management Ltd. förutom att teckna kollektivavtal även skulle ändra de anställningsavtal som i dag gäller för de ombordvarande besättningsmedlemmarna.

SEKO varslade den 4 mars 2003 om att förbundet skulle vidta en blockad mot fartyget. Dagen efter, dvs. den 5 mars, inledde SEKO en nyanställningsblockad mot fartyget. Samtidigt inleddes en sympatiaktion från transportarbetareförbundets sida avseende blockad mot bl.a. lastning och lossning av fartyget. Stridsåtgärderna pågår fortfarande och fartyget ligger kvar i Oskarshamn.

Karsel Ship Management Ltd. har förklarat för SEKO att bolaget inte har något intresse av att ingå avtal med förbundet. Besättningsmedlemmarna har förklarat att de inte önskar företrädas av SEKO och att de inte stöder de av förbunden vidtagna stridsåtgärderna. Förbunden har således krävt att Karsel Ship Management Ltd. skall skriva på ett kollektivavtal som skulle påverka besättningsmedlemmarnas anställningsavtal utan att något uppdrag från besättningen har förelegat.

Det är enligt internationell privaträtt flaggstatens, dvs. i förevarande fall Maltas, lag som skall tillämpas angående rättsförhållandet mellan redare och besättning. Enligt maltesisk civilrättslig, sjörättslig och arbetsrättslig lagstiftning föreligger ingen behörighet för SEKO att företräda besättningsmedlemmarna ombord på fartyget. Utan sådan behörighet kan inte ändringar i besättningsmedlemmarnas anställningsavtal ske med giltig verkan. Även om det vore svensk rätt som skall tillämpas i behörighetsfrågan så krävs för behörighet antingen medlemskap i fackföreningen eller fullmakt. Bara om förhållandena ombord skulle vara så dåliga att det skulle anses vara motiverat med hänsyn till ordre public skulle den fackliga organisationen utan medlemskap eller fullmakt kunna företräda besättningen. Sådana förhållanden föreligger alltså inte här.

Genom de vidtagna stridsåtgärderna har förbunden således velat tvinga fram ett avtal som, eftersom SEKO inte haft behörighet att företräda besättningsmedlemmarna, på civilrättslig grund skulle bli ogiltigt. Karsel Ship Management Ltd. skulle om bolaget skrev under Special Agreement ha att välja mellan att antingen bryta mot de enskilda anställningsavtalen eller mot kollektivavtalet. Av dessa skäl är enligt allmänna rättsgrundsatser den primära stridsåtgärden och därmed även sympatiåtgärden olovlig.

Det har från förbundens sida gjorts gällande att man för stridsåtgärdernas avbrytande aldrig har uppställt krav på ändringar i besättningsmedlemmarnas anställningsavtal och att sådana ändringar inte skulle följa automatiskt genom undertecknande av kollektivavtalen. Det framgår dock av faxmeddelandet av den 28 februari 2003 att ett direkt krav är att Karsel Ship Management Ltd. vidtar ändringar i existerande anställningsavtal, något som enligt vad som sagts ovan inte låter sig göras utan behörighet från besättningen. Det framgår även av punkten 3 under rubriken "Whereas" och artikel 1 a och b i Special Agreement att Karsel Ship Management Ltd. skulle vara ovillkorligen tvingat att vidta ändringar i besättningsmedlemmarnas existerande anställningsavtal.

I andra hand görs gällande att Special Agreement innehåller villkor som sammantagna gör att avtalets innehåll är oskäligt. I artikel 6 anges att ITF, som inte ens är avtalspart, ensidigt har rätt att bestämma lönenivån enligt avtalet. I artikel 4 ges arbetstagersidan en ensidig rätt att säga upp avtalet utan krav på att något väsentligt kontraktsbrott föreligger. Av artikel 1 punkten e framgår att bolaget skall betala s.k. service fees till ITF. Denna punkt skall läsas ihop med 28 § i Standard Collective Agreement varvid det framstår som klart att besättningsmedlemmarna skulle tvingas att bli medlemmar i en facklig organisation genom att redaren tvingas skriva under Special Agreement. Enligt artikel 1 g ges ITF-representanter rätt att gå ombord och ta del av och kopiera samtliga dokument. Denna rättighet är inte begränsad till handlingar som har med besättningen att göra och omfattar således även handlingar innehållande affärshemligheter och liknande. Detta avtalsvillkor är särskilt anmärkningsvärt mot bakgrund av att det är SEKO och inte ITF som är part i avtalet. Avtalet ger således ITF som tredje man rätt att gå ombord för att ta del av alla handlingar där. I artikel 1 j tillerkänns arbetstagarparten rätten att t.ex. avgöra

vem som skall utföra vissa arbetsuppgifter ombord. Enligt artikel 1 k skall bolaget ersätta arbetstagarparterna deras kostnader för att genomdriva sina krav och rättigheter enligt avtalet. Ett liknande villkor kan visserligen vara skäligt i och för sig, men endast om båda avtalsparterna ges en rätt till ersättning. Slutligen framgår av artikel 7 i Special Agreement att svensk rätt skall tillämpas i fråga om avtalet. Fortuna Australia är ett maltesiskt fartyg med en maltesisk ägare, en turkisk besättning och en turkisk manager. Fartyget går ytterst sällan i svenskt vatten och har överhuvudtaget ingen fast anknytning till Sverige. Att under sådana omständigheter tvinga Karsel Ship Management Ltd. att underteckna ett kollektivavtal som hänvisar till svensk rätt är oskäligt.

Sammantaget är omständigheterna sådana att det kollektivavtal förbunden velat få Karsel Ship Management Ltd. att skriva under med en tillämpning av 36 § avtalslagen skulle komma att jämkas eller helt lämnas utan avseende såsom oskäligt. Också av denna anledning är de aktuella stridsåtgärderna olovliga.

Det skall i detta sammanhang påpekas att Special Agreement inte har lagts fram enbart som förhandlingsunderlag. Det har inte funnits någon möjlighet för bolaget att få till stånd ändringar i avtalet innan detta skulle skrivas under.

Varslet om stridsåtgärder framställdes samma dag som fartyget anlände till Oskarshamn. Det är uppenbart att detta varsel hade kunnat läggas tidigare. Allra senast borde detta ha skett den 28 februari när SEKO skickade sitt första telefaxmeddelande till Karsel Ship Management Ltd.

Fartyget var när stridsåtgärderna vidtogs tidsbefraktat, eller inhyrt för en viss tidsperiod, till bolaget Gearbulk Pool Limited för en hyra uppgående till 8 400 dollar per dag. Förutom denna uteblivna hyresintäkt har kärändena på grund av stridsåtgärderna drabbats av kostnader för förbrukning av bränsle m.m. uppgående till 288 dollar per dag. På ansökan av Gearbulk Pool Limited beviljade Kalmar tingsrätt den 23 april 2003 kvarstad i fartyget. Kvarstadsbeslutet avser 689 482 USD och utgör tidsbefraktarens kostnader i samband med att certepartiet har hävts. Frågan om skadeståndsskyldighet för Karsel Ship Management Ltd. gentemot tidsbefraktaren är föremål för prövning av en skiljenämnd i England.

Grunderna för arbetsgivarparternas talan är i första hand följande. SEKO har vidtagit en stridsåtgärd och har begärt sympatiåtgärder för att få till stånd ett kollektivavtal som får verkan för den nuvarande besättningens enskilda anställningsförhållande utan att något uppdrag från besättningen förelegat. Utan uppdrag från arbetstagarparterna har SEKO inte någon behörighet att företräda arbetstagarparterna. Genom de vidtagna stridsåtgärderna har SEKO alltså försökt framtvunga ett avtal som på civilrättslig grund är ogiltigt därför att SEKO inte äger företräda besättningen. Av dessa skäl är stridsåtgärden olovlig. Transportarbetareförbundet har vidtagit sympatiåtgärder i syfte att stödja framtvingandet av ett kollektivavtal mellan Karsel Ship Management Co. och SEKO. Eftersom SEKO:s stridsåtgärd är olovlig skall också transportarbetareförbundets sympatiåtgärder anses olovliga.

I andra hand, om Arbetsdomstolen skulle anse att kollektivavtal skulle kunna ingås med rättslig verkan utan att besättningen har givit SEKO behörighet att teckna avtal på deras vägnar, görs gällande att kollektivavtalet innehåller oskäliga eller otillbörliga avtalsvillkor med konsekvens att ett eventuellt ingånget avtal skall lämnas utan avseende eller i vart fall skall jämkas till noll. En stridsåtgärd som vidtagits i syfte att få till stånd ett avtal med sådant innehåll måste anses olovlig.

Beträffande skadeståndsfrågan vill arbetsgivarparterna anföra följande. Stridsåtgärderna är som nämnts olovliga enligt allmänna rättsgrundsatser. Skadeståndsansvar bör då kunna åläggas förbunden med stöd av 42 § medbestämmandelagen. Det är nämligen enligt denna bestämmelse förbjudet att inleda eller stödja olovliga stridsåtgärder. Att denna olovlighet följer av allmänna rättsgrundsatser i stället för av brott mot fredsplikten enligt medbestämmandelagen bör sakna betydelse. Att stridsåtgärderna är olovliga enligt 42 § medbestämmandelagen medför att såväl ideellt skadestånd som full ersättning för både ren förmögenhetsskada och sakskada skall utgå.

Det är skäligt att förbunden åläggs ett solidariskt ansvar eftersom de har ett gemensamt ansvar för den skada som har uppstått. Om det inte är möjligt att ålägga en solidarisk skadeståndsskyldighet enligt medbestämmandelagen skall transportarbetareförbundet svara för huvuddelen av skadan eftersom dess sympatiåtgärd är den åtgärd som har orsakat den egentliga skadan.

Skulle inte skadestånd kunna utgå enligt medbestämmandelagen föreligger ändå full skadeståndsskyldighet enligt allmänna rättsgrundsatser och grunderna för skadeståndslagen. Bestämmelsen i skadeståndslagen om att ersättning för ren förmögenhetsskada kräver brott skall enligt förarbetena till lagen inte läsas motsatsvis. I stället har i motiven överlämnats till rättstillämpningen att bestämma i vilka situationer vid sidan av brott skadeståndsskyldighet för ren förmögenhetsskada skall kunna utgå. I förevarande fall har förbunden genom stridsåtgärderna angripit kärandebolagens avtalsförhållanden med bl.a. uppdragsgivare och lastägare. Rätt till full ersättning också för ren förmögenhetsskada föreligger således. Förbunden varit medvetna om att något giltigt avtal inte kunnat komma till stånd varför förutsättningarna för culpa in contrahendo är uppfyllda. Skadestånd skall också på denna grund utgå även för ren förmögenhetsskada. I vart fall skall ersättning utgå för sakskada, vilket i detta fall avser förbrukningskostnader motsvarande 288 amerikanska dollar per dag, eller 20 160 amerikanska dollar fram till dagen för huvudförhandling i målen.

Förbunden

Fortuna Australia är ett s.k. bekvämlighetsflaggat fartyg. Att ett fartyg är bekvämlighetsflaggat innebär enkelt uttryckt att det är registrerat i ett land, i detta fall Malta, trots att detta land saknar naturlig anknytning till de verkliga ägarintressena som i detta fall är turkiska. På Malta tas skatter och avgifter beträffande bekvämlighetsflaggade fartyg antingen inte ut alls eller endast med

ett mycket lågt belopp. Malta saknar också resurser för att tillse att den inhemska lagstiftningen beträffande sjöfarten efterlevs i fråga om bekvämlighetsflaggade fartyg. Besättningen på bekvämlighetsflaggade fartyg består oftast till huvuddelen av utländska besättningsmän. Fortuna Australias besättning består uteslutande av turkiska medborgare.

Genom att segla under bekvämlighetsflagg undandrar sig rederierna såväl arbetsrättslig lagstiftning som lagstiftning beträffande säkerhet inom sjöfarten. Dessutom undandrar sig fartygen facklig insyn och kan tillämpa anställningsvillkor som ligger klart under vad som kan anses vara en internationellt sett godtagbar standard. Fackförbunden har svårt att företräda besättningsmedlemmarna ombord på ett effektivt sätt. Av denna anledning krävs samarbete över gränserna mellan nationella förbund inom ITF. Det ankommer i Sverige på SEKO att kräva kollektivavtal beträffande fartyg som anländer till svenska hamnar utan kollektivavtal och vilkas villkor för besättningen ombord inte kan anses godtagbara.

Den 28 februari 2003 skickade SEKO en begäran till Karsel Ship Management Ltd. om att få teckna kollektivavtal med bolaget. Något svar från bolaget fick förbundet överhuvudtaget inte. Vid denna tidpunkt var bolaget bundet av ett tidscerteparti genom vilket bolaget hade förpliktat sig att tillse att ett av ITF godtagbart kollektivavtal gällde ombord. Av Kalmar tingsrätts beslut om kvarstad rörande fartyget framgår också att tidsbefraktaren som grund för sitt ersättningsanspråk gjort gällande att Karsel Ship Management Ltd. har brutit mot denna förpliktelse. Mot denna bakgrund är det anmärkningsvärt att man från bolagets sida menar att det skulle vara oskäligt att kräva att bolaget skall teckna det nu aktuella kollektivavtalet.

När fartyget den 4 mars anlände till Oskarshamn gick SEKO:s ombudsman A.B. ombord på fartyget. Hon presenterade då ännu en gång ett förslag till kollektivavtal för kaptenen och en superintendent ombord. Kravet på att teckna kollektivavtal med förbundet avvisades kategoriskt. Några invändningar mot innehållet i avtalet eller några förslag till förändringar i det framfördes inte.

Det förslag till kollektivavtal som presenterades för bolaget är benämnt Special Agreement. Detta avtal innehåller villkor som ur ett internationellt fackligt perspektiv kan anses godtagbara. Centralt i avtalet är att arbetsgivaren förbinder sig att tillämpa godtagbara anställningsvillkor för besättningsmedlemmarna såvitt gäller bl.a. lönenivån ombord. Av den lönelista som har presenterats av bolaget framgår att lönenivån för vanliga besättningsmän ombord på fartyget ligger mellan 450 och 700 amerikanska dollar och att det normala är en lön på omkring 550 dollar per månad. Enligt Special Agreement och Standard Agreement är minsta godtagbara lön för dessa besättningsmän 1 061 amerikanska dollar per månad med tillägg för övertidsersättning. Standard Agreement är dessutom utformat mot bakgrund av de socialförsäkringssystem m.m. som gäller i de aktuella registerländerna. Genom Standard Agreement ges besättningsmännen rätt till en standard i fråga om t.ex. pensions- och sjukvårdsförmåner som i andra länder framstår som självklar, men som saknas i registerländer som Malta.

Enligt det Special Agreement som presenterats för Karsel Ship Management Ltd. skulle bolaget vara förpliktat att tillämpa de villkor som anges i Standard Agreement. Det begärda avtalet innebär ingen skyldighet för bolaget att utge löner retroaktivt och avser inte att reglera anställningsvillkoren för någon specifik besättningsman. Avtalet reglerar endast på vilken nivå löner och andra anställningsvillkor skall ligga beträffande nu anställda besättningsmän och de besättningsmän som kommer att arbeta på fartyget i framtiden. Skyldigheterna enligt avtalet gäller mellan bolaget och SEKO. SEKO har inte uppställt som krav för att stridsåtgärderna skall avslutas att de individuella besättningsmedlemmarnas anställningsavtal skall omregleras. Av varsel-skriften, vilken är den väsentliga handlingen för bedömningen av syftet med stridsåtgärderna, framgår att stridsåtgärderna vidtogs endast därför att SEKO önskade teckna ett Special Agreement med Karsel Ship Management Ltd.

Det bestrids att det föreslagna Special Agreement skulle vara oskäligt enligt avtalslagen. Bolaget har överhuvudtaget vägrat att ge sig in i förhandlingar beträffande avtalet rörande t.ex. hur enskilda bestämmelser i det skall tolkas och har heller inte lagt fram några förslag till förändringar i avtalet. Bolaget har som grund för sin talan i denna del tolkat bestämmelserna i avtalet på ett sätt som inte kan vitsordas från SEKO:s sida. Villkoret i artikel 1 e i Special Agreement avser på intet sätt medlemsavgifter utan har karaktären av sådana granskningsavgifter som förekommer i vissa svenska kollektivavtal. Något krav att besättningsmedlemmarna skall bli medlemmar i ITF innebär bestämmelsen inte. Avgifterna motsvarar de kostnader ITF har för att kontrollera efterlevnaden av avtalet. Vad som i artikel 1 g sägs om att facket har rätt att kopiera alla handlingar skall läsas mot bakgrund av att olika typer av handlingar av särskilt intresse ur facklig synvinkel anges i föregående punkt i artikeln, nämligen 1 f. Det är denna typ av handlingar som facket skall beredas tillgång till enligt artikeln. Att ett förbund, i detta fall SEKO, överlåter rättigheten enligt avtalet till en annan organisation är knappast något unikt eller anmärkningsvärt. Innehållet i artikel 1 j, som reglerar arbetsfördelningen mellan besättningsmän och hamnarbetare, finns i flera andra kollektivavtal, t.ex. i det svenska Storsjöavtalet, och är vedertaget i svensk och utländsk rätt. De indrivningskostnader som anges i artikel 1 k avser kostnader som skall ersättas på allmän avtalsrättslig grund. Vad bolaget har anfört i fråga om att rätten till ersättning borde vara ömsesidig har förbunden svårt att förstå. Det finns nämligen knappast några kostnader som bolaget skulle kunna komma att drabbas av till följd av att avtalet inte efterlevs. När det gäller artikel 6 är SEKO:s tolkning av bestämmelsen att ingen ändring av lönenivåerna kan ske innan bolaget har varslats om förändringen. Bolaget har dessutom en uppsägningstid enligt avtalet på en månad. Bolaget kommer således alltid ha möjlighet att säga upp avtalet innan en annonserad förändring sker. Det skall också poängteras att aktuella höjningar är klara ett och ett halvt till två år innan de är avsedda att träda i kraft. När ett avtal skrivs på har arbetsgivaren således klart för sig vilka höjningar som blir aktuella under flera år framöver. Bestämmelsen innebär alltså inte att arbetsgivaren måste acceptera okända framtida höjningar av lönenivåerna. Lönehöjningarna framförhandlas för övrigt mellan ITF och den internationella sjöarbetsgivarorganisationen. Höjningen av

lönenivåerna enligt avtalet har således inte det inslag av för arbetstagersidan ensidig beslutanderätt som bolaget vill göra gällande. I fråga om artikel 7 kan det inte anses vara oskäligt att svensk rätt skall vara tillämplig när som i detta fall ett svenskt fackförbund vill få till stånd ett kollektivavtal på ett fartyg som ligger i en svensk hamn.

Sammanfattningsvis anser förbunden att inte något av villkoren i Special Agreement är oskäligt så att avtalet med tillämpning av avtalslagen skulle kunna jämkas eller helt lämnas utan avseende.

En stridsåtgärd mot ett fartyg måste i ett fall som detta vidtas när fartyget ligger i hamn. Stridsåtgärden inleds därför ofta under stor tidspress. Ofta ligger ett fartyg i hamn endast under ett par timmar. Under sådana förhållanden är det inte möjligt att varsla arbetsgivaren om stridsåtgärden med den tidsfrist som gäller som huvudregel enligt medbestämmandelagen. Förhållandena var i detta fall sådana som nu har anförts. Varsel kunde därför inte ske tidigare än som blev fallet. Förbunden har alltså inte åsidosatt sin varselskyldighet enligt medbestämmandelagen.

Bolaget har lämnat in en handling där besättningsmedlemmarna förklarar att de inte vill företrädas av SEKO eller transportarbetareförbundet. Handlingen har tillkommit på initiativ från bolagets ombud och ger inte uttryck för någon spontan inställning från besättningens sida. SEKO:s ombudsman A.B. har av företrädare för bolaget förbjudits att tala med en av besättningsmännen ombord. Den inlämnade handlingen bör mot denna bakgrund inte tillmätas någon betydelse i målet.

Tillåtligheten av en stridsåtgärd vidtagen av en svensk arbetstagarorganisation i Sverige skall bedömas enligt svensk lag. Rätten att vidta stridsåtgärder är i svensk rätt grundlagsskyddad genom bestämmelsen i 2 kap. 17 § regeringsformen. En inskränkning i rätten att vidta stridsåtgärder får enligt denna bestämmelse ske enbart med stöd av lag eller avtal. Ombord på fartyget gäller ostridigt inget kollektivavtal. Något kollektivavtal gäller inte heller sedan tidigare mellan förbunden och kärandebolagen. Enligt medbestämmandelagen gäller att stridsåtgärder är tillåtna om kollektivavtalsförhållande inte råder. Medbestämmandelagen är inte direkt tillämplig på arbetsförhållandena ombord eftersom det inte finns några svenska intressen över huvud taget i fråga om fartyget. Maltesisk rätt i fråga om rätten att vidta stridsåtgärder saknar betydelse i förevarande mål.

Det har inte i Arbetsdomstolens praxis fastslagits att giltigheten av de avtal som begärs har någon betydelse för frågan om lovligheten av en stridsåtgärd. Om ett träffat avtals giltighet skulle vara av betydelse, skulle det tydligen bli fråga om att föra ett hypotetiskt resonemang i frågan om det begärda avtalet eventuellt skulle bli ogiltigt eller inte. Att utan stöd i lag eller avtal inskränka stridsåtgärder med hänvisning till hypotetiska antaganden i fråga om ett begärt kollektivavtals giltighet skulle inte stå i överensstämmelse med svensk rättstradition.

Även om giltigheten av ett begärt avtal skulle kunna påverka frågan om lovligheten av en stridsåtgärd så kan man i alla händelser konstatera att det aktuella Special Agreement skulle vara giltigt. Skulle avtalet bedömas som ogiltigt enligt maltesisk rätt, vilket i och för sig bestrids, skulle avtalet ändå med tillämpning av 25 a § medbestämmandelagen vara giltigt i Sverige. Enligt svensk rätt föreligger ingen inskränkning i rätten att vidta stridsåtgärder på den grunden att förbundet saknar representativitet eller behörighet att på arbetstagares vägnar begära att arbetsgivaren tecknar kollektivavtal. Sådan representativitet är heller inget krav för att en facklig organisation skall kunna kräva att få teckna ett kollektivavtal med en arbetsgivare. Giltigheten av ett kollektivavtal är således inte beroende av att facket har medlemmar eller fullmakt för att företräda arbetstagarna hos en viss arbetsgivare.

Något skadestånd enligt medbestämmandelagen kan inte bli aktuellt eftersom stridsåtgärden under inga omständigheter kan vara olovlig enligt den lagen. Kollektivavtal gäller inte ombord och medbestämmandelagen är överhuvudtaget inte tillämplig på arbetsförhållandena ombord. Utanför medbestämmandelagens tillämpningsområde saknas grund för att utdöma ideellt skadestånd på grund av en vidtagen stridsåtgärd. För skyldighet att ersätta ren förmögenhetsskada, vilket det uteslutande rör sig om i detta fall, krävs enligt skadeståndslagen att brott har begåtts. Detta har inte ens gjorts gällande från kärandebolagen. Under alla förhållanden är storleken av de av kärandebolagen påstådda förbrukningskostnaderna inte styrkt.

Bolagen

Bolagen bestrider förbundens påstående om att Karsel Ship Management Ltd. skulle ha åtagit sig att gentemot tidsbefraktaren att ha ett kollektivavtal gällande ombord på fartyget. Avtalet med tidsbefraktaren innebär endast att bolaget har att se till att problem inte uppstår i förhållande till ITF. Det faktum att olovliga stridsåtgärder har vidtagits mot fartyget faller inte under avtalsbestämmelsen. Karsel Ship Management Ltd. kan inte skydda sig mot problem i förhållande till ITF som uppstår genom att förbunden vidtar lagstridiga åtgärder mot fartyget. Certepartiavtalet har dessutom i vanlig ordning föregåtts av informationsutbyte mellan tidsbefraktaren och bolaget i här aktuella frågan. Karsel Ship Management Ltd. har begärt omprövning av kvarstadsbeslutet i Kalmar tingsrätt. Frågan huruvida bolaget är skadeståndsskyldigt är dessutom som tidigare anförts föremål för prövning av en skiljenämnd i England.

Regeringsformens fri- och rättigheter gäller bara i förhållandet mellan enskilda och det allmänna. Bestämmelsen i 2 kap. 17 § regeringsformen kan därför inte åberopas i detta fall, som ju rör rättsförhållandet mellan enskilda.

Domskäl

Twisten i målet gäller frågan om lovligheten av de stridsåtgärder som SEKO och transportarbetareförbundet alltsedan den 5 mars 2003 har vidtagit mot fartyget Fortuna Australia.

Bakgrunden är i korthet följande. Fartyget Fortuna Australia ägs av Fortuna Australia Maritime Ltd., ett bolag med säte i Malta. Driften av fartyget sköts av Karsel Ship Management Co., som har säte i Turkiet. Besättningen består av 21 turkiska medborgare som är anställda hos det sistnämnda bolaget. Den 28 februari 2003 sände SEKO ett meddelande per telefax till Karsel Ship Management Co. angående fartyget, som då var destinerat till Oskarshamn. I meddelandet angav SEKO bl.a. att förbundet krävde att bolaget skulle teckna ett ITF Standard Agreement och Special Agreement som skulle gälla allt befäl och manskap ombord. Den 4 mars 2003 varslade SEKO per telefax om nyanställningsblockad mot fartyget, vilken skulle träda i kraft den 5 mars 2003 kl. 06.45. I meddelandet informerades också om att SEKO begärt sympatiåtgärder i form av vägran att lossa fartyget och vägran att ge fartyget assistans av bogserbåt. Sympatiåtgärderna angavs träda i kraft den 5 mars 2003 kl. 07.00.

Stridsåtgärderna mot fartyget utlöstes den 5 mars 2003 i enlighet med vad som angetts i telefaxmeddelandet.

Sedan arbetsgivarparterna väckt talan mot transportarbetareförbundet angående sympatiåtgärderna med yrkande om att dessa interimistiskt skulle förklaras olovliga, avslag Arbetsdomstolen genom beslut den 24 mars 2003 arbetsgivarparternas yrkande (beslut 2003 nr 26).

Arbetsgivarparterna har sedermera väckt talan även mot SEKO med anledning av detta förbunds nyanställningsblockad mot fartyget. Arbetsgivarparternas talan går ut på att de båda förbundens stridsåtgärder skall förklaras olovliga samt att förbunden skall förpliktas utge ekonomiskt och allmänt skadestånd. Arbetsgivarparternas talan har bestritts av arbetstagarparterna.

Vid tidpunkten för huvudförhandlingen i målet, den 14 maj 2003, pågick stridsåtgärderna alltjämt.

De huvudsakliga tvistfrågorna i målet är dels huruvida stridsåtgärderna är lovliga, dels huruvida varsel om stridsåtgärderna har gjorts i rätt tid. Det finns emellertid anledning att först gå in på frågan om omfattningen av den prövning som domstolen kan göra i skadeståndsfrågan.

Yrkandena om skadestånd för uteblivna hyresintäkter m.m.

Fortuna Australia Maritime Ltd. har för egen del yrkat bl.a. domstolens förklaring att bolaget har rätt till skadestånd för uteblivna hyresintäkter med visst belopp per dag avseende tiden efter huvudförhandlingen i målet (yrkandet vid p. 2). Detta yrkande avser alltså en skada som inte hade uppkommit vid tid-

punkten för huvudförhandlingen i målet. Ett på detta sätt utformat fastställ-
seyrkande kan inte lagligen tas upp till prövning. Yrkandet skall därför avvisas.

Har varsel om stridsåtgärderna skett i rätt tid?

Parterna har förklarat sig ense om att varselfrågan skall bedömas med
tillämpning av svensk rätt. Det betyder att det är medbestämmandelagens be-
stämmelser som är tillämpliga i frågan. Enligt 45 § är arbetsgivarorganisation
eller arbetsgivare och arbetstagarorganisation sinsemellan skyldiga att, om
giltigt hinder ej möter, skriftligen varsla motparten minst sju dagar i förväg, när
de avser att vidta stridsåtgärd eller att utvidga pågående stridsåtgärd.

Som framgår av lagtexten gäller ett undantag från varselskyldigheten om giltigt
hinder möter mot varsel. Avsikten med detta undantag är enligt vad som anges
i lagförarbetena främst att möjliggöra stridsåtgärder i fall där ett upp-
rätthållande av varselskyldigheten i realiteten skulle innebära att stridsåtgärden
blev verkningslös. Som exempel anges i lagförarbetena fall då särskilda
svårigheter av praktisk natur gör det omöjligt att uppfylla varselkravet, som vid
blockad mot lossning av fartyg med kort liggetid eller när arbetet annars är av
så kort varaktighet att tid inte finns för en veckas varsel (se prop. 1975/76:105
bil. 1 s. 410).

Av vad som redovisats i det föregående om händelseförloppet framgår att
SEKO i sitt meddelande den 4 mars 2003 varslade om nyanställningsblockaden
och informerade om de begärda sympatiåtgärderna med ikraftträdande den 5
mars 2003 på morgonen. Arbetsgivarparternas talan i denna del grundas på
synsättet att varselskyldigheten har åsidosatts av de båda arbetstagarparterna
därför att meddelandet inte gjordes minst sju dagar i förväg. Arbets-
tagarparterna har på sin sida menat att giltigt hinder mot iakttagande av sju-
dagarsfristen har förelegat.

Enligt Arbetsdomstolens mening kan det konstateras att det i detta fall har varit
fråga om en sådan typsituation som har avsetts med undantaget från var-
selskyldigheten. Vidare har det i målet inte framkommit något som föranleder
slutsatsen att man på arbetstagsidan, vid tidpunkten för telefaxmeddelandet
den 4 mars, hade anledning att utgå från annat än att stridsåtgärderna skulle
kunna bli verkningsfulla endast om de trädde i kraft mycket snart efter fartygets
ankomst till Oskarshamn.

På grund av det anförda kommer Arbetsdomstolen till slutsatsen att det har
förelegat giltigt hinder mot varsel sju dagar före de tilltänkta stridsåtgärderna.
Något sådant åsidosättande av varselskyldigheten som arbetsgivarparterna har
gjort gällande har alltså inte förekommit i detta fall.

Utgångspunkter för bedömningen av frågan om stridsåtgärdernas lovlighet

En första utgångspunkt för bedömningen av stridsåtgärderna gäller valet av
tillämplig lag. I svensk rätt gäller i varje fall som huvudregel att lovligheten av
stridsåtgärder är en rättsfråga som skall avgöras med tillämpning av lagen i det

land där stridsåtgärderna vidtas (se domen 1989 nr 120). Transportarbetareförbundets sympatiåtgärder i form av blockad mot lossning av fartygets last m.m. är vidtagna här i landet, och dessa åtgärders lovlighet är därmed att bedöma enligt svensk lag. Även SEKO:s nyanställningsblockad mot fartyget får under de omständigheter som är aktuella betraktas som en här i landet vidtagen stridsåtgärd vilken skall bedömas enligt svensk lag (se återigen domen 1989 nr 120). Domstolen kan konstatera att parterna i målet är ense om det angivna synsättet i fråga om valet av tillämplig lag för bedömningen av stridsåtgärdernas lovlighet.

En andra utgångspunkt för bedömningen i målet är att parterna är ense om att det inte finns något gällande kollektivavtal vare sig mellan parterna i målet eller mellan på ena sidan någon av arbetsgivarparterna och på andra sidan besättningen ombord på Fortuna Australia.

Finns det stöd i lag för ett förbud mot stridsåtgärderna?

Regler i svensk rätt om fredsplikt som skulle kunna vara av betydelse i detta mål återfinns endast i 41 och 42 §§ medbestämmandelagen. Dessa bestämmelser tar sikte på fredsplikt som följer av att ett kollektivavtal har träffats.

Som har konstaterats i det föregående föreligger det inte något kollektivavtal ombord på fartyget eller mellan parterna i målet. Detta betyder, vilket parterna också förklarat sig ense om, att det i detta fall inte är fråga om en sådan situation där stridsåtgärderna skulle kunna betraktas som ett angrepp mot ett bestående kollektivavtalsförhållande och därför enligt reglerna i medbestämmandelagen står i strid med fredsplikten i denna lag (se domen 1989 nr 120).

Parterna i målet har förklarat sig ense också om att det saknas stöd i svensk lag för ett förbud mot de vidtagna stridsåtgärderna. Arbetsgivarparterna har visserligen i sin rättsliga argumentation gjort gällande att deras skadeståndsanspråk bör kunna grundas på 42 § medbestämmandelagen, men deras synsätt i denna del bygger som domstolen uppfattat saken på förutsättningen att stridsåtgärderna betraktas som otillåtna enligt allmänna rättsgrundsatser.

Det anförda betyder att den grundläggande frågan i målet är om de vidtagna stridsåtgärderna, såsom arbetsgivarparterna har gjort gällande, kan betecknas som otillåtna enligt allmänna rättsgrundsatser i svensk rätt.

En allmän rättsgrundsats om förbud mot stridsåtgärder i vissa fall?

Arbetsgivarparternas talan kan i rättsligt hänseende sammanfattas på följande sätt. De av förbunden vidtagna stridsåtgärderna strider mot en allmän rättsgrundsats, innebärande att stridsåtgärder är otillåtna om de syftar till att framtinga ett avtal som civilrättsligt inte är giltigt. Frågan om det tillämnade kollektivavtalet, dvs. Special Agreement med dess hänvisning till ITF:s Standard Agreement, skulle bli giltigt skall bedömas enligt flaggans lag, dvs. i detta fall maltesisk rätt. Det följer av innehållet i maltesisk rätt att de tilltänkta kollektivavtalen skulle bli ogiltiga, eftersom SEKO enligt maltesisk rätt inte har

behörighet att företräda fartygets besättning med giltig verkan. Vidare skulle det tilltänkta kollektivavtalet bli ogiltigt därför att avtalets innehåll är oskäligt enligt bestämmelserna i 36 § avtalslagen.

Arbetsstagarparterna har bestritt att det finns en allmän rättsgrundsats av den innebörd som arbetsgivarparterna har beskrivit. De har vidare bestritt att det tillämnade kollektivavtalet skulle bli ogiltigt. De har i den delen bestritt såväl att maltesisk rätt har den innebörd som påstås av arbetsgivarparterna som att det tillämnade avtalets bestämmelser har ett sådant innehåll att det är att anse som oskäligt enligt 36 § avtalslagen.

Frågan om det föreligger något rättsligt hinder utan stöd av lag mot ekonomiska stridsåtgärder i icke avtalsbundna förhållanden är föga belyst i svensk rättspraxis. Med rättsligt hinder måste i detta sammanhang avses att stridsåtgärden medför ansvar för sådan s.k. ren förmögenhetsskada som den angripne drabbas av. Det enda refererade fall där frågan ställts på sin spets är NJA 1935 s. 300, som berörde en person A, som försörjde sig med att lossa och lasta skutor i hamnar vid Ångermanälven. En facklig organisation för stuveriarbetare sökte åstadkomma ensamrätt för sina medlemmar till allt stuveriarbete vid älven och utfärdade blockad mot allt arbete på fartyg där arbete hade utförts av stuvare som inte tillhörde organisationen. Blockaden, som stöddes av ett stuveribolag, ledde till att A inte längre kunde få några stuveriuppdrag. Han väckte skadeståndstalan mot organisationen och stuveribolaget. Skadeståndstalan bifölls vid häradsrätten men avslogs i de båda överrätterna. Hovrätten motiverade sitt ställningstagande med att åtgärderna inte hade vidtagits i rättsstridigt syfte. Högsta domstolens majoritet gick däremot inte in på frågan om åtgärdernas syfte, utan uttalade endast att åtgärderna inte kunde anses stridande mot gällande lag.

I den arbetsrättsliga litteraturen har uttalats att 1935 års rättsfall kan sägas ge uttryck för principen att arbetsmarknadens parter inte skall hindras av domstolar och myndigheter från att tillgripa stridsåtgärder mot varandra annat än om det finns stöd i lag eller avtal (Sigeman i Facklig arbetsrätt, 1997, s. 222). Arbetsdomstolen har emellertid i vissa avgöranden under senare tid lämnat öppet huruvida det enligt svensk rätt kan föreligga ett utrymme för fredsplikt i vissa fall utan stöd i lag eller avtal. Här kan främst pekas på domen 1989 nr 120, där domstolen uttalade att det allmänt sett syntes svårt att godta ett rättsläge enligt vilket rättsordningen accepterar fackliga stridsåtgärder men underkänner som rättsligen ogiltigt det kollektivavtal som normalt utgör resultatet av fackliga förhandlingar med tillgripande av sådana stridsåtgärder eller, uttryckt på omvänt sätt, underkänner ett kollektivavtal men likväl tillåter fackliga stridsåtgärder i syfte att tvinga motparten att träffa avtalet (se även avgörandet 1990 nr 113, jfr Ds 1994:13 s. 309 ff. och 358 ff.). Det bör emellertid tilläggas att dessa uttalanden inte har varit bestämmande för utgången i något av dessa avgöranden. Frågan huruvida fackliga stridsåtgärder enligt svensk rätt kan vara olovliga på den angivna grunden är inte avgjord genom tidigare praxis.

Med en allmän rättsgrundsats av det antydda slaget aktualiseras flera rättsliga problem, som domstolen i detta mål endast har anledning att beskriva helt

översiktligt. Ett sådant problem, som strängt taget bara utgör en annan sida av den redan beskrivna frågeställningen, gäller vilken sanktion som skulle drabba part som enligt den tänkta rättsgrundsatsen vidtar en otillåten stridsåtgärd. Som har angetts i det föregående kan en stridsåtgärd betecknas som olovlig endast om den medför ansvar för ren förmögenhetsskada som uppkommer hos den angripne. Enligt 2 kap. 2 § skadeståndslagen kan ansvar för sådan skada uppkomma endast om den har vållats genom brott. För att stridsåtgärder skall kunna betecknas som otillåtna måste det alltså finnas ett skadeståndsansvar som tillskapas av domstolen. Det bör tilläggas att den angivna bestämmelsen i skadeståndslagen inte är att uppfatta som en ”spärregel” i den meningen att den utgör ett hinder mot att det i rättstillämpningen utvecklas grundsatsar om ansvarighet för ren förmögenhetsskada också i vissa fall då skadevållandet inte utgör något brott (se exempelvis NJA 1987 s. 692, NJA 1996 s. 700 och NJA 1998 s. 520).

Beträffande skadeståndsfrågan bör också tilläggas att domstolen inte kan dela arbetsgivarparternas uppfattning om att viss del av deras anspråk avser ersättning för sakskada.

Ett annat problem med en rättsgrundsats av det slag arbetsgivarparterna har förespråkat gäller möjligheterna att förklara ett kollektivavtal ogiltigt enligt reglerna i avtalslagen. Det står i och för sig klart att även ett kollektivavtal kan tänkas bli förklarat ogiltigt enligt exempelvis 36 § avtalslagen, låt vara att det i praxis har uttalats att utrymmet för detta i praktiken är begränsat (se bl.a. domen 1986 nr 26). Man kan ställa frågan hur man med en sådan princip som arbetsgivarparterna har förespråkat skall bedöma situationen då avtalet endast delvis kan lämnas utan avseende. Ett exempel är att kollektivavtalet förutom helt sedvanliga löneregler innehåller en bestämmelse av stötande innehåll, såsom att part tvingas avstå från sin rätt enligt tvingande lagstiftning (jfr domen 1977 nr 38). Skall en stridsåtgärd i syfte att få till stånd ett sådant avtal anses otillåten, trots att detta i övrigt kan antas vara gällande mellan parterna? Exemplet visar även på den särskilda svårighet som skulle kunna uppkomma genom att bedömningen av ogiltighetsfrågan måste göras redan på förhand, dvs. innan avtalet är träffat.

Domstolen har med det anförda bara velat ge en bild av vissa frågor som uppkommer och som skulle behöva besvaras om man i rättstillämpningen accepterar en allmän rättsgrundsats av det innehåll som arbetsgivarparterna har förespråkat. En avgörande fråga för bedömningen i detta mål är emellertid om det mot bakgrund av innehållet i regeringsformen över huvud taget föreligger något utrymme för en svensk domstol att utan stöd i lag eller avtal förklara en stridsåtgärd otillåten. Arbetsdomstolen skall nu gå över till att behandla den frågeställningen.

Innebörden av 2 kap. 17 § regeringsformen

Enligt 2 kap. 17 § regeringsformen äger förening av arbetstagare samt arbetsgivare och förening av arbetsgivare rätt att vidta fackliga stridsåtgärder, om ej annat följer av lag eller avtal.

Bestämmelserna i 2 kap. regeringsformen är i allmänhet formulerade så att de är tillämpliga endast i förhållandet mellan den enskilde och det allmänna, dvs. så att den enskilde ges ett skydd endast gentemot det allmänna. I detta hänseende utgör 17 § ett undantag. Den bestämmelsen reglerar enligt sin ordalydelse även förhållandet mellan enskilda.

Bestämmelsen i 2 kap. 17 § regeringsformen tillkom först under riksdagsbehandlingen och de kortfattade uttalanden som därvid gjordes kastar inte något ytterligare ljus över frågan om bestämmelsens räckvidd (se KU 1973:26 s. 51). Frågan om fri- och rättigheter var emellertid föremål för fortsatt behandling, vilket ledde till att 2 kap. regeringsformen år 1976 fick i huvudsak den utformning som gäller än i dag. Bestämmelsen om fackliga stridsåtgärder lämnades därvid oförändrad, men gavs en ny plats i kapitlet. Av intresse är vissa uttalanden som gjordes i det kommittébetänkande som då låg till grund för lagstiftningen. Där angavs bl.a. att regeringsformens rättighetsförklaring - *med undantag för den fackliga friheten* – (domstolens kursivering) gällde endast förhållandet mellan den enskilde och det allmänna, inte förhållandet mellan enskilda inbördes (SOU 1975:75 s. 95). Vidare uttalades att det med facklig frihet som begrepp skilt från de politiska fri- och rättigheterna avsågs arbetstagares och arbetsgivares möjligheter att *i förhållande till varandra* (domstolens kursivering) åtnjuta särskilda rättigheter som inte gäller i andra förhållanden (a. bet. s. 151).

Att 2 kap. 17 § regeringsformen har den nu angivna innebörden har kommit till uttryck även i senare lagstiftningsarbete på området (se senast SOU 1993:40 s. 133). Uppfattningen att bestämmelsen har rättslig verkan i förhållandet mellan enskilda återfinns även i de tillgängliga grundlagskommentarerna (Holmberg-Stjernquist, Grundlagarna, 1980, s. 62, samt Petrén-Ragnemalm, Sveriges grundlagar, 1980, s. 41). Även i den arbetsrättsliga litteraturen har detta synsätt kommit till uttryck (se bl.a. Sigeman i Lag & Avtal 1981 nr 2 s. 28 ff., densamme i Facklig arbetsrätt, 1997, s. 224, samt Göransson, Kollektivavtalet som fredspliktsinstrument, 1988, s. 328). Arbetsdomstolen har i enlighet med det anförda nyligen vid en interimistisk prövning i ett mål mellan enskilda lämnat ett yrkande om fredsplikt utan bifall med hänvisning till grundlagsbestämmelsen (se avgörandet 2003 nr 25).

Att bestämmelsen i regeringsformen enligt det anförda har en civilrättslig verkan betyder att Arbetsdomstolen inte får införa någon begränsning i den fackliga stridsrätten som inte har stöd i lag eller avtal. Den närmare innebörden av detta principiella förbud kan dock i vissa fall tänkas vara svårbestämd. Omständigheterna i ett visst fall kan exempelvis vara sådana att det är tvivelaktigt om ett händelseförlopp omfattas av bestämmelsen med hänsyn till att begreppet fackliga stridsåtgärder inte är närmare definierat. Det kan också vara

tvivelaktigt vad som närmare avses med kravet på stöd i avtal (jfr Sigeman i Arbetsrätten i Norden, 1990, s. 359). I det nu föreliggande fallet finns det emellertid inte några omständigheter som inger tvekan om tillämpningen av regeringsformens bestämmelse. Det står nämligen utom tvivel, och är ostridigt i målet, att SEKO:s nyanställningsblockad och de i samband med denna vidtagna sympatiåtgärderna utgör fackliga stridsåtgärder. Vidare står det klart att det varken mellan arbetsgivarparterna och de båda förbunden eller mellan arbetsgivarparterna och besättningen föreligger något avtalsförhållande på vilket kan grundas fredsplikt.

Mot bakgrund av det anförda kommer Arbetsdomstolen till slutsatsen att det i tvisten är fråga om en sådan situation där det enligt 2 kap. 17 § regeringsformen inte föreligger något utrymme för domstolen att meddela förbud mot stridsåtgärder.

Sammanfattning

Det anförda innebär att det saknas rättsligt stöd för arbetsgivarparternas yrkande om förbud mot de vidtagna stridsåtgärderna. Deras fastställsetalan och talan om skadestånd skall därför avslås.

Rättegångskostnader

Vid denna utgång skall arbetsgivarparterna med hälften vardera ersätta de båda förbunden för deras rättegångskostnader. Det belopp som yrkats får anses skäligt.

Domslut

1. Arbetsdomstolen avvisar Fortuna Australia Maritime Ltd.:s fastställsetalan rörande skadestånd för tiden efter huvudförhandlingen i målet (p. 2).
2. Arbetsgivarparternas talan i övrigt avslås.

3. Karsel Ship Management Co. och Fortuna Australia Maritime Ltd. förpliktas att med hälften vardera utge ersättning för SEKO:s och Svenska Transportarbetareförbundets rättegångskostnader med etthundrašjuttio-sextusentvåhundrafyrtiofyra (176 244) kr, varav 175 000 kr avser arvode, jämte ränta enligt 6 § räntelagen från dagen för denna dom till dess betalning sker.

Ledamöter: Michaël Koch, Peter Syrén, Ingemar Källberg, Carl Magnus Pontén, Anders Hagman, Staffan Holmertz och Lars E. Rabenius. Enhälligt.

Sekreterare: Tommy Larsson