

Sammanfattning

Två kollektivavtal, ITF Special Agreements, har undertecknats vid två olika tillfällen, avseende ett fartyg registrerat i Panamas skeppsregister, efter att stridsåtgärder vidtagits i Sverige. I avtalen finns lagvalsklausuler vilka anger att tvister angående avtalen ska prövas enligt svensk rätt. Fråga om lagvalsklausulerna i de två kollektivavtalen är giltiga enligt svensk rätt.

ARBETSDOMSTOLEN

MELLANDOM
2009-05-20
Stockholm

Dom nr 39/09
Mål nr A 14/02,
A 39/02, A 53/03
och A 137/03

KÄRANDE (mål A 14/02 och A 53/03) och SVARANDE (mål A 39/02 och A 137/03)

Fonship A/S, NO 5953, Fønnes, Norge

Ombud: advokaten Lars Boman, Advokatfirman Morssing & Nycander AB,
Box 3299, 103 66 Stockholm

SVARANDE (mål A 14/02) och KÄRANDE (mål A 39/02 och A 137/03)

1. Svenska Transportarbetareförbundet, Box 714, 101 33 Stockholm

SVARANDE (mål A 53/03)

2. SEKO, Box 31176, 400 32 Göteborg

Ombud för båda: chefsjuristen Dan Holke och förbundsjuristen

Stellan Gärde, LO-TCO Rättsskydd AB, Box 1155, 111 81 Stockholm

SAKEN

fråga om giltigheten av lagvalsklausuler i två kollektivavtal

Bakgrund

Fartyget M/V Sava Star (Sava Star) är en s.k. bulklastare byggd år 1992. Fartyget ägs sedan år 1993 av det norska bolaget Fonship A/S (bolaget), med säte i Fønnes i Norge. Fartyget används i internationell fart, främst i Europa. Sava Star var under den i målet aktuella tiden registrerat i Panamas skeppsregister och förde därför panamansk flagg. Besättningen bestod av sex personer, varav fyra polska besättningsmän och två ryska befäl. Bolaget är arbetsgivare för Sava Stars besättning.

Den 26 oktober 2001 låg Sava Star i Holmsunds hamn. Svenska Transportarbetareförbundet (Transport) begärde att bolaget skulle underteckna ett av Internationella Transportarbetarefederationen (ITF) godkänt kollektivavtal för Sava Star. Efter att stridsåtgärder vidtagits efterkom bolaget Transports begäran och stridsåtgärderna hävdes. Mellan bolaget och Transport undertecknades, den 29 oktober 2001, ett kollektivavtal, ett s.k. Special Agreement. Bolaget betalade vidare, i enlighet med kollektivavtalet, 1 794 USD till Transport avseende en årlig avgift. Avtalet upphörde att gälla den 27 december 2002.

Den 18 februari 2003 låg Sava Star i Köpings hamn. I samband därmed begärde SEKO Sjöfolk (SEKO) på motsvarande sätt som Transport gjort år 2001 att bolaget skulle underteckna ett kollektivavtal, ett s.k. Special Agreement. Efter stridsåtgärder efterkom bolaget SEKO:s begäran den

19 februari 2003 och undertecknade kollektivavtalet. Bolaget betalade också, i enlighet med kollektivavtalet, 1 794 USD till SEKO avseende en årlig avgift.

Bolaget har i målen A 14/02 och A 53/03 väckt talan i Arbetsdomstolen mot Transport respektive SEKO med anledning av de undertecknade kollektivavtalen och bl.a. gjort gällande att dessa är ogiltiga. Bolaget har i dessa mål yrkat dels att respektive förbund ska återbetala de avgifter som erlagts, dels att respektive förbund ska ersätta bolaget för ekonomisk skada.

I målen A 39/02 och A 137/03 har Transport väckt talan mot bolaget och yrkat att Arbetsdomstolen ska förplikta bolaget att utge visst allmänt skadestånd till Transport för brott mot kollektivavtalet tecknat den 29 oktober 2001.

I båda kollektivavtalen finns lagvalsklausuler vilka anger att tvister avseende kollektivavtalen ska prövas enligt svensk lag. Mellan parterna har uppkommit tvist om huruvida dessa lagvalsklausuler är giltiga. Parterna är ense om att frågan om lagvalsklausulernas giltighet i första hand ska avgöras genom tillämpning av svensk rätt, i enlighet med artikel 8:1 i Romkonventionen.

Efter samråd med parterna har Arbetsdomstolen den 5 november 2008 beslutat att genom mellandom avgöra frågan om lagvalsklausulerna i kollektivavtalen är giltiga enligt svensk rätt.

Bolaget har, om lagvalsklausulerna skulle anses vara giltiga enligt svensk rätt, gjort gällande att giltigheten av klausulerna i stället, enligt artikel 8:2 i Romkonvention, ska prövas enligt panamansk eller norsk rätt då lagvalsklausulerna enligt dessa rättsordningar är ogiltiga. Denna fråga är emellertid inte föremål för prövning inom ramen för mellandomstemat.

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

Bolaget

Händelseförloppet år 2001

Fredagen den 26 oktober 2001 låg Sava Star i Holmsunds hamn. Transport hade tillskrivit bolagets representant i Norge med en begäran om att bolaget skulle teckna ett s.k. "Special Agreement/ITF Standard Agreement" för Sava Star och att kaptenen skulle befullmäktigas att underteckna avtalet för bolagets räkning. Om så inte skedde uppgav Transport att förbundet skulle vidta nödvändiga åtgärder. Bolaget var redan bundet av ett kollektivavtal avseende Sava Star varför bolaget samma dag avvisade Transports begäran. Bolaget påpekade särskilt att om något annat kollektivavtal skulle komma i fråga skulle detta beslutas av besättningen, avseende både innehåll och motpart. Samma dag beslutades om stridsåtgärder i form av vägran att utföra lastning och lossning av Sava Star samt vägran att utföra båtsmansarbete (trosshantering). Stridsåtgärderna trädde i kraft kl. 11.00 den dagen.

Sava Star, som var färdiglastad med 1 750 m³ sågade trävaror, skulle just avgå när stridsåtgärderna verkställdes. Avgången stoppades därmed. Vid kontakter med Transport meddelade bolaget att stridsåtgärderna innebar skada för bolaget, eftersom Sava Star på grund av stridsåtgärderna inte kunde avsegla med sin last. Vid fortsatta kontakter gjorde bolaget gällande att stridsåtgärderna var olovliga, eftersom ingen i besättningen önskade bli medlem i Transport eller i ITF eller få sina anställningsvillkor reglerade under något annat kollektivavtal än det som redan gällde. Transport saknade alltså uppdrag från besättningen att ingå kollektivavtal för dess räkning.

Eftersom allt större skada uppkom för bolaget på grund av stridsåtgärderna fann sig bolaget, måndagen den 29 oktober 2001, tvingat att underteckna avtalsformuläret, men bad samtidigt att få avge en skriftlig protest. Detta avvisades dock av Transport. I ett särskilt s.k. "Statement" förklarade samtliga besättningsmedlemmar att de inte accepterade de av Transport vidtagna åtgärderna. Därutöver utfärdade befälhavaren ett "Letter of Protest" och ett "Statement" med en redogörelse över vad som förekommit. Genom ett annat "Statement" tillkännagav Sava Stars befälhavare att ITF:s inspektör vägrat att motta och underteckna mottagandet av protestbrevet. Bolaget tvingades även att betala s.k. "entrance/membership fees" samt avgifter till ITF:s "Welfare Fund" om sammanlagt 1 794 USD. Transport begärde också att befälhavaren skulle utfärda enskilda anställningsavtal under ITF:s "Special Agreement". Även de enskilda besättningsmedlemmarnas anställningsförhållanden kom därmed att ändras, trots deras protest. Blockaden hävdades efter det att de aktuella handlingarna undertecknats. Först därefter kunde Sava Star få nödvändig assistans i hamnen, varefter fartyget kunde avsegla. Ekonomisk skada hade då redan uppkommit, men genom att bolaget, under protest, undertecknade avtalet kunde ytterligare skada undvikas.

Händelseförloppet år 2003

Den 18 februari 2003 lossade Sava Star en last i Köpings hamn. I samband därmed begärde SEKO, under hot om stridsåtgärder, och på motsvarande sätt som vid den föregående blockaden, att bolaget skulle omreglera anställningsförhållandena för samtliga besättningsmän ombord genom att teckna ett s.k. "Special Agreement/ITF Standard Agreement" senast kl. 13.00 samma dag och teckna nya enskilda anställningsavtal med varje besättningsmedlem. Därefter ändrades kraven såtillvida att SEKO inte längre gjorde gällande att det skulle tecknas nya enskilda anställningsavtal med besättningsmännen. Efter ett antal kontakter mellan parterna verkställdes stridsåtgärder på samma sätt som vid den föregående blockaden, vilket innebar att Sava Star inte kunde företa nödvändiga lossningsåtgärder och/eller avsegla.

Bolaget, som var i ekonomiskt trångmål på grund av stridsåtgärderna, nödgades, den 19 februari 2003, under protest att underteckna de påtvingade avtalet och till SEKO betala de avgifter som krävdes. Därefter hävdades blockaden, men Sava Star hade då tvingats att ligga stilla under två arbetsdagar.

Avtalsförhållandena ombord

Bolaget var för Stava Stars räkning fram till slutet av 1990-talet bundet av ett s.k. ITF-avtal. ITF är inte någon självständig facklig organisation på det sättet att avtal sluts direkt med ITF, utan organisationen utgör en sammanlutning av nationella fackliga organisationer. Ett ITF-avtal kan komma till stånd på två sätt. Ett sätt är att parterna träffar ett frivilligt avtal efter det att anställningsförhållandena och de totala lönenivåerna ombord gått igenom. Ett sådant avtal benämns Total Crew Cost-avtal (TCC-avtal). I de avtalen avviker den totala kostnaden för besättningen väsentligt från det förbunden benämner minimilön. Alternativt träffas avtalet efter en blockad då någon genomgång av förhållandena inte görs. ITF tilltvingar sig i stället ett s.k. Standard Agreement som innehåller lönetariffer som inte är de som normalt används.

Vid tidpunkten för den första blockaden år 2001 hade tvist förelegat i cirka ett och ett halvt år. Bakgrunden var att bolaget inte ville fortsätta med ITF-avtalet eftersom de lönenivåer och anställningsförmåner som gällde ombord redan stämde överens med ITF:s egna TCC-villkor eller var bättre. ITF-avtalet innebar att bolaget fick betala avgifter till en organisation som ingen i besättningen var medlem i och som de därför inte hade någon nytta av.

Kraven om att bolaget skulle teckna ett nytt ITF-avtal började att framställas redan i samband med att bolaget sade upp ITF-avtalet. Kraven framställdes enligt ett visst mönster. Bl.a. framställde den polska ITF-inspektören den 10 november 2000 ett krav om att ITF:s standardavtal skulle tillämpas på samtliga besättningsmän ombord. Därefter framställde den spanske ITF-inspektören den 7 maj 2001 samma krav. De efterföljande blockaderna ingick alltså som ett led i att genomdriva dessa tidigare framställda krav.

Bolaget hade sedan år 1998 varit bundet av kollektivavtal med den fackliga organisationen "Murmansk Area Committee of Seamens Union". Organisationen har numera bytt namn till "Russian Fishing Industry Workers Union, Murmansk Regional Organization". Detta har också bekräftats av i målet åberopat intyg. Kollektivavtalet, som enligt sin ordalydelse enbart gäller ryska besättningsmän, tillämpades även på de polska besättningsmännen. Kollektivavtalet kompletterades med enskilda anställningsavtal, vilka generellt sett innebar bättre villkor för besättningen än standardvillkoren i kollektivavtalet.

Den ryska fackliga organisationen är godkänd av ITF och avtalet är av ITF godkänt som ett s.k. TCC-avtal. Vederbörlig formalia har iakttagits för träffande av ett giltigt kollektivavtal med den ryska fackliga organisationen. Både bolaget och den ryska organisationen anser sig bundna av kollektivavtalet. Förbunden har först vid huvudförhandlingen påstått att registrering av en facklig organisation är en förutsättning enligt rysk rätt för att ett giltigt kollektivavtal ska kunna träffas. Eftersom denna uppgift kommit först i detta skede av målets handläggning har bolaget inte någon möjlighet att bemöta förbundens påstående om innehållet i rysk rätt. Även om det enligt rysk rätt skulle krävas registrering för att en facklig organisation ska kunna få en viss rättslig status innebär detta inte att den ryska fackliga organisationen inte

existerar och inte heller att den inte träffat ett giltigt kollektivavtal. Bolaget kan inte ens vitsorda att översättningen av det av förbunden åberopade utdraget om rysk rätt är korrekt.

Det är inte riktigt som förbunden gjort gällande att rederier genom registrering av fartyg i länder som Panama undandrar sig såväl arbetsrättslig lagstiftning som lagstiftning om säkerhet inom sjöfarten och insyn från fackliga organisationer. Panama har arbetsrättslig lagstiftning som refererar till och följer relevanta ILO-konventioner.

Special Agreement

De båda avtalen som undertecknades, de s.k. Special Agreements, hänvisar till ITF:s omfattande textmassa. Till innehållet föreligger inte någon skillnad mellan avtalet år 2001 och avtalet år 2003.

Avtalen syftar till att reglera besättningens villkor ombord. Detta framgår av avtalstexten. Inledningsvis anges att "The Union and the Company wish to regulate the conditions of employment of all seafarers serving from time to time on board the ship". Enligt artikel 1 punkterna a och b åtar sig bolaget dels "to employ each Seafarer in accordance with the current terms of the ITF Standard Collective Agreement", dels "to incorporate the terms and conditions of the ITF Standard Agreement into the individual contracts of employment of each Seafarer and if necessary to register the contracts with the relevant national body and into the Ships Articles". Av artikel 1 punkt e framgår skyldigheten att erlagga "entrance/membership fees" och en avgift till "The Welfare Fund and Service". Besättningsmedlemmarna fick inte någon del av denna välfärdsfond, utan har fått eventuella förmåner inom ramen för sina egna anställningsavtal. Av avtalen framgår att avgifterna uppgick till 1 794 USD per år.

Enligt artikel 3 gäller avtalet i minst ett år. Det innebär att avtalet gäller oavsett var Sava Star befinner sig. Enligt artikel 6 kan ITF ensidigt ändra lönetarifferna under avtalets löptid.

I artikel 7 finns lagvalsklausulen som utpekar svensk rätt.

Kollektivavtalen är ogiltiga

Förbunden vidtog stridsåtgärder för att få igenom de två kollektivavtalen, Special Agreements. Bolaget försattes i en tvångssituation, vilket resulterade i att bolaget kände sig nödgat att skriva under respektive avtal och betala avgifterna. Det är ostridigt att stridsåtgärderna som sådana var effektiva och ledde till att kollektivavtalen undertecknades.

De båda kollektivavtalen, inklusive lagvalsklausulerna är ogiltiga. Avtalen i sin helhet är ogiltiga på grund av bristande behörighet och på grund av att stridsåtgärderna var ogiltiga. Bolaget har såvitt avser talan i sin helhet bl.a. gjort gällande följande. Förbunden saknade behörighet att omreglera den ombordvarande besättningens anställningsförhållanden och tränga undan de

avtal som fanns ombord. Förbunden hade inte någon fullmakt från besättningsmedlemmarna och besättningen hade inte någon önskan om att företrädas av förbunden. Förbunden hade inte heller någon medlem ombord. Besättningsmännen var bundna av egna anställningsavtal och av kollektivavtal gentemot bolaget. Kollektivavtalen i sin helhet är ogiltiga då stridsåtgärderna var ogiltiga.

Bolaget har flera gånger påpekat att om de påtvingade kollektivavtalen inte skulle tillämpas ombord på Sava Star, är de över huvud taget inte några kollektivavtal.

Lagvals klausulerna är ogiltiga

Romkonventionen ska tillämpas ex officio i målet. Detta innebär att artikel 8 i konventionen ska tillämpas. Denna reglering är en kodifiering av etablerad internationell privaträtt och innebär att om det finns en lagvals klausul i ett avtal och det påstås att avtalet i sig är ogiltigt så avgörs frågan om giltigheten av avtalet enligt den lag som anges i lagvals klausulen. Om det påstås att själva lagvals klausulen är ogiltig, ska denna fråga avgöras separat enligt den utpekade rättsordningen. Lagvals klausulernas giltighet ska alltså i detta fall i första hand prövas enligt svensk rätt.

Arbetsdomstolen får anses ha tillämpat svensk rätt vid sin prövning av lagvals klausulernas giltighet i avgörandena AD 1992 nr 10 och AD 2007 nr 2. Prövningen i de målen avsåg frågeställningen om respektive lagvals klausul hade tillkommit genom fritt samtycke mellan parterna. Arbetsdomstolen kom, i båda fallen, fram till att så inte hade varit fallet. Arbetsdomstolen bör göra samma bedömning i förevarande mål som den som gjordes i AD 2007 nr 2.

Det är inte, som förbunden påstått, praxis att parter regelmässigt för in lagvals klausuler i denna typ av avtal. I stället brukar principen om flaggans lag följas. Bolaget hade inte juridiskt biträde vid undertecknandet av kollektivavtalen.

Följande grunder åberopas till stöd för att lagvals klausulerna är ogiltiga.

Avtalsrättsliga regler

Frågan om giltigheten av lagvals klausulerna ska i första hand bedömas enligt svenska regler om rättshandlingars giltighet, primärt den grundläggande regeln om att avtal kommer till stånd genom parternas frivilliga samtycke. I Romkonventionen förutsätts också att en lagvals klausul är frivilligt ingången, dvs. att samtycke föreligger, för att den ska tillerkännas giltighet. Om samtycke inte föreligger har ett giltigt avtal inte ingåtts. De aktuella lagvals klausulerna är alltså ogiltiga enligt grundläggande avtalsrättsliga principer eftersom klausulerna inte har kommit till stånd efter samtycke och gemensam partsvilja. Att det inte förelåg någon gemensam partsvilja framgår bl.a. av det förhållandet att både besättningsmännen och befälhavaren protesterade mot åtgärderna och att befälhavaren ingick avtalen under protest.

Avtalen och lagvalsklausulerna ingicks inte frivilligt utan till följd av det ekonomiska tvång som bolaget utsattes för genom de av förbunden vidtagna stridsåtgärderna och det trångmål som därigenom uppkom.

Giltigheten av lagvalsklausulerna ska, som redan anförts, bedömas på civilrättslig grund. Respektive lagvalsklausul ska ses separat i förhållande till kollektivavtalet i övrigt. Regleringen i 2 kap. 17 § regeringsformen innefattar inte någon rätt att vidta stridsåtgärder i syfte att tilltvinga sig en lagvalsklausul. Det bestrids att det i en sådan situation skulle föreligga ett fackligt syfte. Eftersom åtgärderna inte varit tillåtna stridsåtgärder enligt regeringsformen har det inte funnits något samtycke varför lagvalsklausulerna är ogiltiga på grund av bristande samtycke på sätt som angivits ovan.

Lagvalsklausulerna är i vart fall ogiltiga då dessa tillkommit genom sådant rättsstridigt tvång som avses i 29 § avtalslagen. Det rättsstridiga tvånget bestod av de ekonomiska påtryckningsmedel som stridsåtgärderna utgjorde. De omständigheter som här görs gällande är de händelseförlopp som redan redovisats.

Om giltiga avtal om lagval träffats görs det gällande att lagvalsklausulerna ändå inte kan göras gällande då de ingicks som en följd av det ekonomiska trångmål som stridsåtgärderna orsakade och att det därmed, enligt 33 § avtalslagen, skulle strida mot tro och heder att tillämpa dessa.

Lagvalsklausulerna är även ogiltiga eftersom förbunden har saknat behörighet att teckna dessa. Lagvalsklausulerna har varit direkt knutna till de avtal som förbunden påtvingat både bolaget och den ombordvarande besättningen och tar direkt sikte på de ombordvarande besättningsmännen och deras anställningsförhållanden. Förbunden saknade fullmakt från besättningsmännen. Ingen av besättningsmännen var medlem i respektive förbund. Besättningsmännen protesterade till och med mot förbundens åtgärder. Besättningsmännen var bundna av egna anställningsavtal och omfattades även av kollektivavtalet med den ryska fackliga organisationen.

Slutligen görs det gällande att lagvalsklausulerna i sig är otillbörliga. Detta bl.a. eftersom klausulerna är avsedda att skapa en frihet för förbunden att angripa andras kollektivavtal med stöd av lex Britannia-regleringen i medbestämmandelagen, som annars inte är direkt tillämplig. Ett kollektivavtal och en lagvalsklausul som är gällande i ett år oberoende av var Sava Star befinner sig är otillbörlig. En facklig organisation har inte rätt att vidta stridsåtgärder för att få till stånd en sådan otillbörlig lagvalsklausul.

Medbestämmandelagen

För det fall Arbetsdomstolen skulle finna att avtalen inte är ogiltiga på civilrättslig grund enligt ovan och finna att 2 kap. 17 § regeringsformen innefattar en rätt att vidta stridsåtgärder i syfte att tilltvinga sig en lagvalsklausul gör bolaget gällande följande.

Stridsåtgärderna har varit otillåtna enligt medbestämmandelagen vilket innebär att lagvalsklausulerna är ogiltiga.

Rätten av vidta stridsåtgärder enligt 2 kap. 17 § regeringsformen begränsas genom bestämmelser i bl.a. medbestämmandelagen. Bolaget var vid tidpunkten för de vidtagna stridsåtgärderna bundet av ett kollektivavtal med en rysk facklig organisation. Förbundens blockadåtgärder syftade till att få till stånd ett kollektivavtal som trängde undan det kollektivavtalet. Ett angrepp på ett bestående kollektivavtalsförhållande – för en utländsk arbetsplats – med stöd av stridsåtgärder för att i ett nytt kollektivavtal tilltvinga sig en lagvalsklausul, som i sin tur skulle medföra att angrepp är tillåtna, är inte lovligt eller sanktionsfritt och kan inte leda till ett giltigt avtal. Det grundläggande skyddet i svensk kollektivavtalsrätt mot angrepp på bestående kollektivavtal följer av 42 § första stycket medbestämmandelagen, den s.k. Britannia-principen (AD 1987 nr 120), och måste gälla i en situation då förbunden tvingar sin motpart att acceptera svensk lag för det påtvingade kollektivavtalet.

Den undantagsreglering som benämns "lex Britannia", bl.a. 42 § tredje stycket medbestämmandelagen, är oförenlig med EG-rätten och EES-avtalet då den medför att utländska företag behandlas på annat sätt än svenska företag. Bolaget skulle därigenom vara tvingat att tillämpa andra villkor och svensk lag på en utländsk arbetsplats som medbestämmandelagen annars inte är tillämplig på, varigenom befintliga avtal undanröjs. En tillämpning av regleringen i 42 § tredje stycket med resultatet att det skulle anses föreligga en rätt att använda stridsåtgärder för att tilltvinga sig en lagvalsklausul innebär diskriminering enligt artikel 12 i EG-fördraget och även ett hinder mot den fria rörligheten enligt artikel 49 i EG-fördraget, vilket motsvarar artiklarna 4 och 36 i EES-avtalet. Bolaget har sitt säte i Norge och är därmed ett norskt rättssubjekt. Även om de grundläggande reglerna om diskriminering redan i sig har en större räckvidd än att enbart avse medborgare i EG:s medlemsstater åtnjuter bolaget, genom att vara ett norskt rättssubjekt, samma skydd enligt EES-avtalet. Bolaget diskrimineras på detta sätt både direkt och indirekt. Därtill begränsas den fria rörligheten av en sådan tillämpning.

Även när kollektivavtalsrättsliga regler tillämpas på prövningen av lagvalsklausulernas giltighet är dessa att bedöma som ogiltiga eftersom förbunden inte hade behörighet att företräda besättningsmedlemmarna ombord.

Förbunden

Bakgrund

Det aktuella fartyget heter numera MV Ora Star. Under den i målet aktuella tiden, åren 2001–2003, var fartyget registrerat i Panama och förde därmed panamansk flagg. Detta är en s.k. bekvämlighetsflaggning och registreringen skedde på grund av att bolaget ville uppnå vissa ekonomiska fördelar i form av lägre löner, skatter och avgifter. På så sätt kunde bolaget också undvika att ha någon relation till fackliga organisationer. Även om det alltså inte fanns någon anknytning till Panama skulle panamansk rätt tillämpas ombord

på Sava Star. Det kan noteras att efter åtgärden år 2003 flaggades Sava Star om till norsk flagg.

Bolaget har bedrivit rederiverksamhet sedan år 1987. Driften av Sava Star utgör bolagets huvudsakliga verksamhet. Under de 21 år som bolaget bedrivit rederiverksamhet har bolaget fört förhandlingar och träffat avtal med fackliga organisationer om s.k. TCC-avtal. Under dessa förhandlingar har bolaget genomgående haft juridisk expertrådgivning. Under åren 2001–2003 anlöpte Sava Star vid 14 tillfällen svensk hamn. Under samma tidsperiod anlöpte Sava Star även Frankrike, England, Danmark, Ryssland, Lettland, Finland, Tyskland, Norge, Polen, Irland, Holland, Island, Estland, Spanien, Italien, Turkiet, Malta, Libanon, Egypten och Brasilien. Bolaget har alltså en mycket internationell prägel på verksamheten och har därmed haft anledning att tidigare skriva under internationella avtal. Det kan därmed inte påstås att bolaget var oerfaret i den nu aktuella miljön.

ITF:s kampanj mot bekvämlighetsflaggade fartyg

Förbundens aktion var inte enbart en svensk aktion utan en del i ett internationellt samarbete. En stor del av världshandelsflottan består av s.k. bekvämlighetsflaggade fartyg. Därmed avses att fartyget är registrerat i ett land som det saknar naturlig anknytning till. En närmare begreppsbestämning har utarbetats av den internationella organisationen OECD (Organisation for Economic Cooperation and Development). Genom bekvämlighetsflaggning undandrar sig rederierna såväl arbetsrättslig lagstiftning som lagstiftning rörande säkerheten inom sjöfarten och insyn från fackliga organisationer. Rederierna blir också svårare att nå för t.ex. fordringsägare. Lönenivån för besättningar ombord på bekvämlighetsflaggade fartyg kännetecknas av att den är avsevärt lägre än på andra fartyg. Panamas fartygsregister är ett bekvämlighetsregister.

ITF:s kampanj tar enbart sikte på bekvämlighetsflaggade fartyg som bemannas av en besättning från ett annat land. Ett ryskt fartyg med rysk besättning omfattas alltså inte av kampanjen. I ett sådant fall är det naturligt att den nationella fackliga organisationen träffar kollektivavtalet. Det avtal som ITF:s medlemsförbund önskar teckna med fartygsintressenterna har fått benämningen Special Agreement. Avtalsbestämmelserna kan sägas innehålla en internationellt godtagbar standard i fråga om anställningsvillkor för de anställda ombord. En grundlön uppgick i dessa avtal år 2001 till cirka 6 800 kr per månad.

Förhandlingar och stridsåtgärder inom ramen för ITF:s kampanj aktualiseras enbart när ett fartyg ligger i hamn, för förbundens vidkommande i svensk hamn. Det innebär alltså att förbunden har att agera under mycket stark tidspress eftersom ett fartyg oftast ligger i hamn under enbart cirka tio till tolv timmar.

Sava Star hade inte någon verklig anknytning till Panama. Införandet av Sava Star i det panamanska fartygsregistret har i stället skett för att undvika normal facklig verksamhet, en rimlig lönebildning och kontroll av för-

hållandena ombord vad gäller säkerhet och behandlingen av personalen. I denna situation föreligger, på sätt som Arbetsdomstolen tidigare uttalat i sin praxis, ett accepterat facklig intresse för att försöka få till stånd ett kollektivavtal.

Regleringen av avtalsförhållandena ombord

Under åren 1995–1999 omfattades Sava Star av ett ITF-godkänt kollektivavtal. Det innebar att bolaget var bundet av liknande avtal som de som nu är föremål för tvist. Bolaget underlät emellertid att betala in den årliga avgiften för perioden 1998/1999. Norska Sjöfolksförbundet sade därför upp ITF-avtalet genom en skrivelse av den 27 maj 1999. Mellan åren 1999–2001 var alltså bolaget, för Sava Stars räkning, inte bundet av något ITF-godkänt kollektivavtal. Av denna anledning och då Sava Star bemannades av en besättning från andra länder än flaggstaten blev Sava Star föremål för kampanjen mot bekvämlighetsflaggade fartyg. I varje lands hamn där Sava Star anlöpte begärde ITF:s representanter att ett nytt avtal skulle tecknas. Detta var alltså inte någon specifik kampanj i Sverige.

Bolaget har gjort gällande att det under den aktuella perioden var bundet av ett ryskt kollektivavtal avseende Sava Star. Det ryska avtalet utgjorde dock inte ett giltigt kollektivavtal. Den s.k. ryska fackliga organisationen "Murmansk Area Committe of Seamen Union" fanns inte registrerad vid den aktuella tidpunkten som en facklig organisation. Enligt rysk lag innebär detta att organisationen inte kunde ingå ett giltigt kollektivavtal, eftersom en registrering av en organisation är en förutsättning för ett kollektivavtals giltighet. Bolaget har gjort gällande att en annan organisation, "Russian Fishing Industry Workers Union, Murmansk Regional Organization", numera är bärare av kollektivavtalet. Det intyg som bolaget givit in i målet är undertecknat av ordföranden i denna organisation. Bolaget har dock inte visat att organisationen är registrerad som en facklig organisation. Det bestrids vidare att det är fråga om samma organisation. Det finns över huvud taget inte någon utredning eller några officiella handlingar som visar hur partsrelationerna såg ut. Den nya organisationen som nämns, "Russian Fishing Industry Workers Union, Murmansk Regional Organization" antyder att fråga är om ett fiskeriförbund. Enligt ITF:s regler tecknar sådana förbund enbart ITF-godkända avtal för fiskeri. Det har inte ens påståtts i målet att Sava Star är ett fiskefartyg. Avtalet är inte godkänt av ITF.

Det s.k. ryska kollektivavtalet omfattar därutöver endast medlemmar i en rysk organisation. Avtalet påstås ha tillämpats även på den polska besättningen, men dessa personer var inte bundna av kollektivavtalet. Detta innebär att fyra av de sex besättningsmännen inte omfattades av något kollektivavtal.

På grund av ovan nämnda omständigheter kan lagvalsklausulerna i de tecknade kollektivavtalen inte innebära något undanträngande av något annat kollektivavtal eller del av något annat kollektivavtal.

Anställningsförhållandena ombord

Månadslönen för de anställda ombord uppgick, för en matros, enligt de befintliga anställningsavtalen åren 2001–2003 till cirka 550 USD, vilket motsvarade 3 800 kr, exklusive övertidsersättning. Det innebar cirka 20 kr per timme. Det kollektivavtal som träffades den 29 oktober 2001 innebar ett åtagande om en löneförhöjning med 428 USD till totalt 978 USD per månad, vilket motsvarar 6 800 kr, exklusive höjningen av övertiden. Även om det alltså var fråga om en löneökning var det fortfarande långt ifrån ett otillbörligt överbud. De angivna lönerna var minimilöner.

Händelseförloppet år 2001

Fredagen den 26 oktober 2001 begärde Transport ett ITF-godkänt kollektivavtal med bolaget för Sava Star på samma sätt som dess systerorganisationer i Europa gjort. Bolaget svarade att det vägrade ingå i avtalsförhållande med förbundet. Transport vidhöll dock sitt krav på ett ITF-godkänt kollektivavtal. Bolagets företrädare vägrade att ingå i förhandlingar. Transport informerade då om att man skulle vidta blockadåtgärder mot Sava Star, vilka skulle träda i kraft samma dag från kl. 11.00. Vidare upplyste man om att förbundet skulle begära att vissa sympatiåtgärder skulle vidtas till stödjande av blockaden. Sympatiåtgärder begärdes hos Svenska Kommunalarbetareförbundet. Blockaden och sympatiåtgärderna innebar att stuveriarbetarna och kranskötarna inte utförde arbete avseende Sava Star. Bolaget lät inte höra av sig under helgen, den 27 och 28 oktober, varför blockaden fortfarande pågick måndagen den 29 oktober. Bolaget accepterade först då att ingå i förhandlingar med förbundet. På kvällen den 29 oktober 2001 skrev bolagets företrädare, genom kaptenen, på det begärda kollektivavtalet och anställningsavtal för besättningen.

Händelseförloppet år 2003

Den 18 februari 2003 lossade Sava Star en last i Köpings hamn. I samband därmed krävde SEKO att bolaget skulle teckna ett s.k. Special Agreement senast kl. 13.00 samma dag. När bolaget svarade att det inte avsåg att teckna något avtal vidtog SEKO stridsåtgärder i form av nyanställningsblockad och begärde sympatiåtgärder från Transport. Bolaget undertecknade därefter kollektivavtalet varefter blockaden hävdes. Kollektivavtalet är till sitt innehåll likalydande med kollektivavtalet av den 29 oktober 2001, förutom att i 2003 års avtal har det som benämns "membership fee" ersatts av begreppet "service fee". Därutöver finns det några smärre skillnader som inte har någon betydelse för bedömningen av lagvalsfrågan.

Bolaget har inte påstått att de åtgärder som vidtogs av Transport och SEKO är några andra än sedvanliga stridsåtgärder på svensk arbetsmarknad. Lagvalsklausulerna har tillförts kollektivavtalen, Special Agreement, eftersom flera länders lagar är berörda i dessa sammanhang. Det är inte ovanligt med lagvalsklausuler i avtal inom internationell sjöfart. Under förhandlingarna inför undertecknandena av avtalen framförde bolaget inte några synpunkter på att det fanns lagvalsklausuler i avtalen.

Grunder till stöd för att lagvalsklausulerna är giltiga

Följande grunder åberopas till stöd för att lagvalsklausulerna inte är ogiltiga utan giltiga.

Avtalsrättsliga regler

Enligt både Romkonventionen och svensk rätt i övrigt är huvudregeln att det föreligger avtalsfrihet mellan två parter när det gäller lagval för avtal med internationell anknytning. Även om tecknandet av avtalen har föregåtts av stridsåtgärder ska samtycke och gemensam partsvilja anses föreligga. De stridsåtgärder som har föregått tecknandet av kollektivavtalen, innehållande de aktuella lagvalsklausulerna, var tillåtna enligt 2 kap. 17 § regeringsformen. Det har varit fråga om sedvanliga stridsåtgärder, såsom att vägra lasta och lossa last och vägra att medverka vid trosshantering, i syfte att uppnå kollektivavtal. Det har förelegat ett fackligt intresse för de svenska förbunden att träffa avtal om lagval som utpekade svensk rätt. Det faktum att avtalen tecknats efter att stridsåtgärder vidtagits har alltså inte inneburit att det saknats partsvilja.

Det bestrids att lagvalsklausulerna har tillkommit genom sådant tvång som avses i 29 § avtalslagen eller att det enligt 33 § avtalslagen skulle strida mot tro och heder att tillämpa dessa. De omständigheter som åberopas, dvs. själva händelseförloppen, vitsordas.

Förbunden var behöriga att ingå kollektivavtalen, inklusive lagvalsklausulerna. Det är bolaget och respektive förbund som är parter i respektive avtal. Samtliga förpliktelser enligt avtalen gäller mellan dessa parter. Besättningsmännen är inte parter i avtalen och kollektivavtalen i sig ger inte besättningsmännen någon rätt och reglerar därför inte deras anställningsvillkor.

Medbestämmandelagen

Den grundlagsfästa rätten att vidta stridsåtgärder kan inskränkas enbart genom lag eller avtal. Förbunden var enligt medbestämmandelagen inte förhindrade att vidta stridsåtgärderna. När åtgärderna vidtogs förelåg inget kollektivavtalsförhållande mellan bolaget och respektive förbund. Det förelåg därmed ingen fredsplikt. Stridsåtgärderna var inte heller otillåtna på den grunden att det var fråga om något undanträngande av något befintligt kollektivavtal.

Stridsåtgärderna syftade inte till att tränga undan någon befintlig kollektivavtalsreglering eftersom bolaget inte var bundet av något giltigt kollektivavtal som reglerade anställningsförhållandena ombord och eftersom lagvalsklausulerna i sig inte innebar något undanträngande av något annat kollektivavtal som innebar fredsplikt.

För det fall Arbetsdomstolen skulle finna att stridsåtgärderna syftade till att undantränga ett befintligt kollektivavtal på sätt som följer av 42 § första

stycket medbestämmandelagen görs det gällande att den regleringen inte är tillämplig i enlighet med tredje stycket i nämnda paragraf eftersom medbestämmandelagen ostridigt inte är direkt tillämplig på arbetsförhållandena ombord på Sava Star. Det bestrids att bestämmelsen i detta fall ska tolkas mot bakgrund av EG-rättslig reglering och EES-avtalet eftersom Sava Star är registrerat i Panama och det påstådda kollektivet är ryskt och därmed inte omfattas av EG-rätten eller EES-avtalet. Genom att bolaget valt att registrera Sava Star i Panama har bolaget valt bort EG-rätten och EES-avtalet.

Även om stridsåtgärderna skulle anses otillåtna blir inte kollektivavtalen och dess lagvalsklausuler därmed ogiltiga.

Förhandsbesked

Om Arbetsdomstolen slutligen skulle komma till slutsatsen att de aktuella lagvalsklausulerna är ogiltiga begär förbunden att Arbetsdomstolen inhämtar ett förhandsbesked från EG-domstolen i frågan om det är förenligt med Romkonventionen att underkänna lagvalsklausuler som föregåtts av stridsåtgärder som i nationell rätt inte i andra fall påverkar giltigheten av kollektivavtalsbestämmelser.

Bolaget

Förhandsbesked

Bolaget anser att förhandsbesked inte behöver inhämtas från EG-domstolen. Frågan om lagvalsklausulernas giltighet ska avgöras enligt svensk rätt. För det fall Arbetsdomstolen skulle finna skäl att inhämta förhandsbesked måste detta även omfatta frågan om artikel 8.2 i Romkonventionen.

Domskäl

Bakgrund

Efter att blockadåtgärder vidtagits undertecknade Transport och bolaget den 29 oktober 2001 ett kollektivavtal, ITF:s Special Agreement, avseende fartyget M/V Sava Star. Avtalet upphörde att gälla den 27 december 2002. I februari 2003 låg fartyget i Köpings hamn för lossning av last. Efter att blockadåtgärder ånyo vidtagits undertecknade SEKO och bolaget den 19 februari 2003 ett kollektivavtal, ITF:s Special Agreement, med i huvudsak samma innehåll som det tidigare avtalet. I båda kollektivavtalen finns lagvalsklausuler intagna vilka anger att tvister avseende kollektivavtalen ska prövas enligt svensk rätt.

Sava Star ägs av bolaget, som har säte i Norge. Fartyget var vid den aktuella tidpunkten registrerat i Panamas skeppsregister och förde därför panamansk flagg. Besättningen bestod av fyra polska besättningsmän och två ryska befäl.

Tvisten

Mellan parterna är tvistigt om lagvalsklausulerna i de två kollektivavtalen är giltiga. Parterna är ense om att vid prövningen av klausulernas giltighet ska svensk rätt tillämpas, i enlighet med artikel 8.1 i Romkonventionen. Arbetsdomstolen har, i samråd med parterna, beslutat att genom mellandom avgöra frågan om lagvalsklausulernas giltighet enligt svensk rätt.

I första hand avser tvisten om lagvalsklausulerna är ogiltiga på grund av

- bristande behörighet,
- bristande samtycke och partsvilja,
- rättsstridigt tvång enligt 29 § avtalslagen,
- att det skulle, i enlighet med 33 § avtalslagen, strida mot tro och heder att tillämpa dem, eller
- att de är otillbörliga till sitt innehåll.

Om lagvalsklausulerna inte är ogiltiga på någon av de ovan angivna grunderna är det tvistigt om lagvalsklausulerna är ogiltiga på den grunden att stridsåtgärderna, som föregick tecknandet av kollektivavtalen med däri ingående lagvalsklausuler, var ogiltiga enligt medbestämmandelagen.

Utredningen i målet

Mellandomsfrågan har prövats efter huvudförhandling. Parterna har vid denna åberopat viss skriftlig bevisning.

Romkonventionen

Enligt lagen (1998:167) om tillämplig lag för avtalsförpliktelser gäller Romkonventionen (artiklarna 1–16 och 18–21) och artiklarna 1–4 i det första protokollet om Europeiska gemenskapernas domstols tolkning av konventionen som lag i Sverige. Lagen trädde, såvitt avser konventionen, i kraft den 1 juli 1998 och tillämpas på avtal som ingåtts i tiden därefter.

Romkonventionen har ett vidsträckt tillämpningsområde. Enligt artikel 1.1 ska bestämmelserna i konventionen tillämpas på avtalsförpliktelser i de fall då ett val ska göras mellan lagarna i olika länder. Vissa typer av avtal och avtalsrättsliga frågor är undantagna. Dessa undantag är dock inte aktuella i målen.

Konventionen anger i artikel 3 att på ett avtal ska tillämpas den lag som parterna har valt. Som huvudregel ska alltså parternas val av lag gälla, dvs. partsautonomi ska gälla. Av artikel 3.1 framgår vidare att lagvalet måste vara uttryckligt eller med rimlig säkerhet framgå av avtalsvillkoren och att parterna kan ange tillämplig lag för hela avtalet eller endast en del av det. Av artikel 3.4 framgår att frågor om förekomsten och giltigheten av parternas samtycke till att en viss lag ska vara tillämplig avgörs enligt artiklarna 8, 9 och 11.

För det fall parterna inte träffat något avtal om lagval anges i artikel 4 hur lagval i ett sådant fall ska bestämmas. I artiklarna 5 och 6 finns särskilda regler för konsumentavtal och individuella anställningsavtal.

Av artikel 8.1 framgår att förekomsten och giltigheten av ett avtal eller en bestämmelse i ett avtal ska avgöras enligt den lag som skulle tillämpas enligt konventionen om avtalet eller bestämmelsen var giltig.

Parterna är överens om att de omtvistade lagvalsklausulernas giltighet med en tillämpning av konventionens artikel 3.4 och 8.1 ska avgöras enligt svensk rätt.

Av artikel 8.2 framgår att en part kan åberopa lagen i det land där han har sin vanliga vistelseort för att få fastställt att han inte har samtyckt till avtalet eller avtalsbestämmelsen, om det framgår av omständigheterna att det inte skulle vara rimligt att avgöra verkan av hans uppträdande enligt den lag som anges i artikel 8.1.

I sammanhanget kan nämnas att i juni 2008 antogs den s.k. Rom I-förordningen, förordning 593/2008 om tillämplig lag för avtalsförpliktelser, EUT 2008 L 177, s. 6. Förordningen ska tillämpas från och med den 17 december 2009.

Tidigare avgöranden

Arbetsdomstolen har i två tidigare avgöranden, AD 1992 nr 10 och AD 2007 nr 2, behandlat liknande frågeställningar som i förevarande mål. Målen avsåg tvister om kollektivavtal i form av Special Agreements avseende två fartyg – Phillips Arkansas respektive Rickmers Tianjin – som träffats efter vidtagna stridåtgärder i Sverige. Även i de avtalen fanns lagvalsklausuler som utpekade svensk rätt.

Phillips Arkansas ägdes av ett liberianskt bolag och befraktades av ett bolag – PPTM – med säte på Jersey. Fartyget hade 25 mans besättning, varav nio italienska officerare och 16 filippinska sjömän. Fartyget var registrerat i det liberianska fartygsregistret och förde Liberias flagga. Rickmers Tianjin ägdes av ett cypriotiskt bolag som upplåtit driften till ett grekiskt bolag. Det fartyget hade en besättning som bestod av sju polska officerare och 18 filippinska sjömän och var införd i det bahamanska fartygsregistret och seglade under Bahamas flagga.

I domen AD 1992 nr 10 – Phillips Arkansas, uttalar Arbetsdomstolen bl.a. följande.

En av tvistefrågorna i målen avser den betydelse som blockaden mot Phillips Arkansas rent faktiskt hade för de omtvistade avtalens tillkomst.

PPTMs ståndpunkt är att bolaget försattes i en tvångssituation och att det var enbart denna som föranledde att avtalen påtecknades för dess räkning. Enligt PPTM saknades möjligheter att på annat sätt slutföra lossningen av fartygets råolja, sedan lossningsarbetet hade avbrutits som en följd av blockaden. Fartyget kunde inte heller utan en oacceptabel risk för skada lämna hamnen sedan assistans med trossföring och bogsering hade vägrats. Härtill kom att bolaget i enlighet med

bestämmelserna i det gällande tidscertepartiet åsamkades mycket betydande förluster om fartyget nödgades ligga kvar i hamnen utan att kunna lossa lasten. Enligt PPTM har tvånget mot bolaget varit av sådan karaktär, när blockaden var olovlig enligt tillämplig lag, att avtalen enligt samma lag skall betraktas som ogiltiga såsom tillkomna genom rättsstridigt tvång.

Häremot har arbetstagarparterna invänt att någon faktisk tvångssituation inte har förelegat. De har också på närmare utvecklade skäl gjort gällande att det i alla händelser inte har varit fråga om tvång i den bemärkelse som PPTM åsyftar när det hävdas bl.a. att avtalen har tillkommit på grund av ett tvång som är att betrakta som rättsstridigt enligt liberiansk rätt.

Arbetsdomstolen går i detta sammanhang inte in på den här senast nämnda rättsfrågan. Som en utgångspunkt för bedömningen i det följande finner sig domstolen däremot böra fastslå att det enligt dess mening är utrett, att bolagets företrädare har påtecknat avtalen av det enda skälet att de fann sig tvingade därtill för att undgå betydande ekonomisk skada. De har vidare enligt domstolens mening haft fog för denna uppfattning. Genom utredningen måste nämligen anses vara klarlagt att några praktiska möjligheter att anlita annan för lossning och assistans av fartyget inte har funnits och att fartyget inte utan allvarlig risk för betydande skada kunde lämna hamnen utan bogsering. Vidare talar enligt domstolens mening starka skäl för att tidscertepartiet skall tolkas så som bolaget har gjort gällande och att bolaget därför på det sätt som det har angett skulle ha kommit att drabbas av allvarlig ekonomisk förlust om blockaden fortsatte och fartyget till följd därav måste ligga kvar i hamnen. I varje fall har bolagets företrädare haft fog för att anta att bolaget skulle drabbas av sådan ekonomisk förlust om de av arbetstagarorganisationerna fordrade avtalen inte påtecknades.

Som redan har berörts i det föregående intar parterna skilda ståndpunkter i frågan enligt vilket lands lag de omtvistade avtalens giltighet skall bedömas. PPTMs uppfattning är att liberiansk rätt såsom den s.k. flaggans lag skall tillämpas. Häremot gör arbetstagarparterna gällande att svensk rätt skall tillämpas i enlighet med de s.k. lagvalsklausuler som har intagits i avtalen. I andra hand är att deras uppfattning att avtalen saknar sådan anknytning till Liberia att det kan anses motiverat att tillämpa liberiansk rätt. Vid en prövning av lagvalsfrågan med ledning av den s.k. individualiserande metoden, enligt vilken det avgörande blir till vilket land avtalen kan anses ha sin huvudsakliga anknytning, bör enligt arbetstagarparterna i första hand engelsk rätt komma i fråga. Arbetstagarparternas argumentation i fråga om lagvalsklausulerna är i korthet att sådana klausuler allmänt sett bör anses tillåtna och bindande när de förekommer i kollektivavtal, att emellertid frågan om en sådan klausuls giltighet i det enskilda fallet är en rättsfråga för vars avgörande ett lagval också skall göras, att tillämplig lag då skall vara den lag till vilken klausulen hänvisar varjämte klausulens giltighet också skall prövas enligt domstolslandets lag, att prövningen i det nu aktuella fallet sålunda skall ske enligt svensk rätt, och att klausulerna enligt svensk rätt är giltiga såsom ingående i kollektivavtal vilka enligt svenska arbetsrättsliga regler är giltiga.

Häremot har PPTM invänt framför allt att lagvalsklausulerna på samma sätt som avtalens innehåll i övrigt utgör av arbetstagarparterna ställda villkor som bolaget till följd av blockaden sett sig tvunget att underteckna och att under sådana omständigheter klausulerna inte, som skulle bli fallet om arbetstagarparternas argumentation godkändes, kan få leda till att svensk kollektivavtalsrätt skall tillämpas på frågan om de omtvistade avtalens giltighet, när annars flaggans lag borde väljas.

Enligt arbetsdomstolens mening skall man av det skäl som PPTM anfört bortse från lagvalsklausulerna när det bestäms vilket lands lag som skall tillämpas på frågan om avtalens giltighet.

I domen AD 2007 nr 2 – Rickmers Tianjin, uttalar Arbetsdomstolen bl.a. följande.

I målet är ostridigt att det i det omtvistade kollektivavtalet finns en lagvalsklausul som anger att svensk rätt skall tillämpas vid tvister som rör avtalet.

Bolaget har emellertid gjort gällande att rätten i flaggstaten – Bahamas – skall tillämpas vid prövningen av avtalets giltighet, trots den i avtalet intagna lagvalsklausulen. Bolaget har anfört följande. Klausulen utgör en del av det avtal som bolaget hävdar är ogiltigt i sin helhet. Giltigheten av denna lagvalsklausul måste bedömas enligt samma lag som kollektivavtalet i övrigt, dvs. i första hand enligt bahamansk rätt och enligt den rättsordningen är avtalet ogiltigt. Reglerna i den bahamanska lagen är tvingande, eftersom ett kollektivavtal inte är giltigt om inte lagens förutsättningar är uppfyllda. Lagvalsklausulen skall lämnas utan avseende särskilt som bolaget inte undertecknat avtalet frivilligt utan gjort det under tvång.

Förbundet har i korthet invänt följande. De bahamanska reglerna som nu är av intresse är dispositiva. Parterna har därför enligt bahamansk rätt haft rätt att träffa ett avtal med en lagvalsklausul, vilket parterna också har gjort. Klausulen är alltså giltig och svensk rätt skall därför tillämpas. Därtill kommer att i de avtalsförutsättningar som förelåg i december 2001 skulle svensk rätt och inte bahamansk rätt tillämpas beträffande kollektivavtalet mellan parterna. Förbundet har via stridsåtgärder fått ett kollektivavtal till stånd med en lagvalsklausul om svensk rätts tillämplighet. Detta innebär att domstolen vid en prövning av avtalets giltighet enligt bahamansk rätt skall pröva om stridsåtgärderna varit tillåtna enligt den rättsordningen. Under alla omständigheter blir ett kollektivavtal som tillkommit efter stridsåtgärder och som är ogiltigt enligt bahamansk rätt giltigt här i landet enligt 25 a § medbestämmandelagen, så även den i avtalet intagna lagvalsklausulen. Behörighetsregler eller andra procedurregler enligt bahamansk rätt blir då inte aktuella vid prövningen.

Mot bakgrund av parternas argumentation är det till att börja med av betydelse för prövningen av lagvalsfrågan om den i avtalet intagna lagvalsklausulen kan lämnas utan avseende eller inte. Arbetsdomstolen har i ett liknande fall haft att ta ställning till en motsvarande fråga (se AD 1992 nr 10). Liksom i det fallet finner Arbetsdomstolen att det även i förevarande fall är av avgörande betydelse vilken inverkan som den vidtagna blockaden rent faktiskt haft för avtalets tillkomst.

Bolagets ståndpunkt är att bolaget försattes i en tvångssituation och att det enbart var den omständigheten som föranledde att bolaget undertecknade avtalet. Enligt bolaget saknades det möjligheter att på annat sätt få lossnings- och lastningsarbetena slutförda efter det att arbetet hade avbrutits med anledning av blockaden. Fartyget kunde inte heller utan oacceptabel risk för skada lämna hamnen sedan assistans med trosshantering hade vägrats. Bolaget har också anfört att bolaget skulle åsamkas betydande ekonomiska förluster om fartyget tvingades ligga kvar i hamn längre än nödvändigt. Enligt bolaget har tvånget mot bolaget varit av sådan karaktär att det kan betecknas som ett rättsstridigt tvång.

Förbundet har häremot gjort gällande att någon faktisk tvångssituation inte har förelegat eftersom bolaget medverkat till situationen genom att säga sig vilja skriva på avtalet men först efter vidtagna stridsåtgärder. Förbundet har anfört att det i vart fall inte har varit fråga om något rättsstridigt tvång.

Arbetsdomstolen finner inte skäl att i detta sammanhang närmare gå in på frågan om det förelegat ett rättsstridigt tvång. Däremot anser Arbetsdomstolen, mot bakgrund av den utredning som förebringats, att det är utrett att företrädaren för bolaget undertecknat avtalet av det enda skälet att bolaget fann sig tvingat därtill för att undgå betydande ekonomisk skada. Enligt Arbetsdomstolens mening har bolaget också haft fog för denna uppfattning. I målet är ostridigt att den av förbundet vidtagna blockaden omfattade lastning och lossning samt trosshantering. Genom utredningen måste anses klarlagt att några praktiska möjligheter att anlita annan för lossning och lastning inte fanns vid tidpunkten för blockaden. Arbetsdomstolen finner det vidare klarlagt att det inte heller i övrigt fanns möjligheter att anlita assistans med bl.a. trosshantering så att fartyget utan allvarlig risk för betydande skada kunnat lämna hamnen. Någon utredning som ger anledning att ifrågasätta bolagets uppgifter om betydande ekonomiska förluster vid försening finns inte heller.

Arbetsdomstolens slutsats är således att bolaget fann sig tvingat att underteckna avtalet med dess lagvalsklausul. I den tidigare nämnda domen AD 1992 nr 10 kom Arbetsdomstolen fram till samma slutsats och fann mot den bakgrunden att den i det målet aktuella lagvalsklausulen inte skulle tillämpas vid avgörandet av frågan om vilket lands lag som skulle tillämpas på frågan om det kollektivavtalets giltighet. Enligt Arbetsdomstolens mening finns det inte skäl att göra någon annan bedömning i detta fall. Arbetsdomstolen finner därmed att lagvalsklausulen i parternas avtal skall lämnas utan avseende vid avgörandet av om vilket lands lag som skall tillämpas i frågan om avtalets giltighet. Enligt Arbetsdomstolens mening saknar det därvid betydelse om parterna i och för sig enligt bahamansk rätt hade kunnat avtala om en lagvalsklausul på sätt som förbundet gjort gällande. Vad förbundet anfört i fråga om bristande avtalsförutsättningar leder därför inte heller till någon annan bedömning.

Utgångspunkter för bedömningen

Som utgångspunkt för bedömningen gäller att avtalsparter överenskomme om lagval som huvudregel gäller, dvs. parterna förfogar över frågan om vilket lands lag eller rättsordning som ska tillämpas vid tvist om ett avtal.

De aktuella lagvalsklausulerna utpekar svensk rätt och om domstolen inte finner att klausulerna på någon grund är ogiltiga ska alltså frågan om giltigheten av kollektivavtalen i övrigt också bedöms enligt svensk rätt, dvs. enligt den av parterna utpekade rättsordningen. Frågan om lagvalsklausulernas giltighet ska i första hand prövas enligt svensk rätt. Det är denna prövning enligt svensk rätt som omfattas av denna mellandom.

Arbetsdomstolen prövar först bolagets påståenden om att lagvalsklausulerna är ogiltiga på avtalsrättsliga grunder, dvs. på grund av bristande behörighet eller bristande samtycke eller på grund av åberopade ogiltighetsgrunder enligt avtalslagen.

Bristande behörighet?

Bolaget har i frågan om bristande behörighet anfört följande. Stridsåtgärderna och kollektivavtalen syftade till att omreglera den ombordvarande besättningens anställningsförhållanden. Respektive lagvalsklausul är en integrerad del av respektive kollektivavtal och ”träffar” därmed även besättningen. Förbunden hade inte någon fullmakt från besättningsmedlemmarna och dessa hade inte någon önskan om att företrädas av förbunden. Förbunden hade inte heller någon medlem ombord. Förbunden var därför inte behöriga att ingå avtalen i fråga.

Förbunden har häremot anfört följande. Det är bolaget och respektive förbund som är parter i respektive avtal. Samtliga förpliktelser enligt avtalen gäller mellan dessa parter. Besättningsmännen är inte parter i kollektivavtalen och avtalen i sig ger inte besättningsmännen någon rätt och reglerar därför inte deras anställningsvillkor. Förbunden var således behöriga att ingå kollektivavtalen, inklusive lagvalsklausulerna.

Arbetsdomstolen gör följande bedömning.

Parter i de tecknade kollektivavtalen är bolaget på ena sidan och respektive förbund på andra sidan.

De inledande villkoren i avtalstexten avser arbetsvillkoren för besättningen. Enligt avtalen åtar sig bolaget bl.a. att tillämpa de anställningsvillkor som framgår av ITF Standard Agreement på fartygets besättning och att införliva de villkoren i besättningsmännens enskilda anställningsavtal. Som förbunden hävdar innebär detta dock inte att besättningsmännen, som ostridigt inte var medlemmar i förbunden, ges någon rätt till dessa avtalsvillkor direkt med stöd av kollektivavtalen. Åtagandet att tillämpa ITF:s avtalsvillkor på besättningen är således gällande i relation till respektive förbund. Ett brott mot

kollektivavtalen i dessa delar kan således, enligt svensk rätt, enbart leda till rätt till skadestånd till förbunden. Till skillnad mot Phillips Arkansas-målet föreligger i nu aktuella mål inte något avtal med åtagande för bolaget om att utge retroaktiv lön, s.k. pay-back eller åtagande om att registrera vissa enskilda anställningsavtal på visst sätt med därtill utfäst garanti. Något behov av uttryckligt uppdrag eller fullmakt för förbunden från besättningsmedlemmarna för att ingå sådana överenskommelser har alltså inte funnits.

Vissa av villkoren i avtalen avser därutöver enbart relationen mellan bolaget och den fackliga organisationen. I mål A 39/02 för Transport t.ex. talan om kollektivavtalsbrott och gör gällande att bolaget brutit mot villkoren d, f och g i Special Agreement om bl.a. rätt för ITF att få tillgång till vissa angivna dokument och rätt för ITF-inspektörer att komma ombord på fartyget och tala med besättningen ombord.

De förpliktelser som följer av avtalstexten i respektive avtal gäller således enbart avtalsparterna – bolaget och respektive förbund – emellan. Något behov av uppdrag eller fullmakt för förbunden från besättningsmedlemmarna för att ingå lagvalsklausulerna har därmed inte funnits. Någon invändning om att de företrädare för förbunden som undertecknat avtalen inte skulle ha haft behörighet att för förbundens räkning ingå avtalen har inte framförts. Arbetsdomstolens slutsats är därmed att lagvalsklausulerna inte kan anses ogiltiga på grund av bristande behörighet.

Ogiltighet på grund av bristande samtycke eller rättsstridigt tvång?

Romkonventionen, liksom svensk rätt i övrigt, utgår bl.a. från förutsättningen att det ska föreligga ett samtycke mellan parterna i ett avtal för att ett giltigt avtal ska ha träffats.

I 29 § avtalslagen anges följande om ogiltighet på grund av rättsstridigt tvång. ”Rättshandling, den någon utan användande av sådana tvångsmedel, som i 28 § avses, rättsstridigt tvungit en annan att företaga, vare ej gällande mot den tvungne, där den, gent emot vilken rättshandlingen företogs, själv utövat tvånget eller ock insett eller bort inse, att rättshandlingen framkallats genom rättsstridigt tvång från annans sida.”

Bolaget har sammanfattningsvis gjort gällande följande. Bolaget utsattes för ett ekonomiskt tvång av förbunden genom de stridsåtgärder som vidtogs och bolaget kan därmed inte anses ha samtyckt till att ingå avtal om lagval. Det ekonomiska tvång som stridsåtgärderna utgjorde är dessutom att bedöma som ett sådant rättsstridigt tvång som avses i 29 § avtalslagen. Lagvalsklausulerna är därför ogiltiga.

Förbunden har invänt i huvudsak följande. Det är mycket vanligt i internationella relationer, särskilt såvitt avser internationell sjöfart, att parter träffar avtal om lagval. I aktuellt fall kunde flera rättsordningar bli aktuella med tanke på bolagets säte, besättningens nationalitet och fartygets registreringsort. Det har förelegat ett fackligt intresse för de svenska förbunden att träffa avtal om lagval som utpekar svensk rätt. De åtgärder som vidtogs var sådana

fackliga stridsåtgärder som omfattas av grundlagsskyddet i 2 kap. 17 § regeringsformen. Det var fråga om sedvanliga åtgärder i form av bl.a. blockad mot att lasta och lossa fartygets last. Att ett kollektivavtal är ingånget efter att stridsåtgärder vidtagits innebär inte att det kan anses ha saknats samtycke att ingå avtalet. Bolaget har inte heller genom de vidtagna stridsåtgärderna utsatts för något sådant tvång som avses i 29 § avtalslagen.

Bolaget har såvitt avser regeringsformens tillämplighet och betydelse anfört att ogiltighetsfrågan ska bedömas enligt vanliga civilrättsliga avtalsregler och att regeringsformen inte skyddar stridsåtgärder som vidtas i syfte att ingå lagvalsklausuler under sådana omständigheter som är aktuella i målen och särskilt inte när lagvalsklausulerna är otillbörliga. Bolaget har därutöver anfört följande. Det bestrids att det är vanligt med lagvalsklausuler i kollektivavtal på sjöfartens område. Det fanns inte heller något behov av lagvalsklausuler för att klargöra vilket lands lag som skulle gälla för de aktuella kollektivavtalen eftersom det i och med Högsta domstolens avgörande i det s.k. Nervionmålet (NJA 1987 s. 885) är klarlagt att det är flaggans lag som är tillämplig lag, för det fall att ingen lagvalsklausul finns.

Utgångspunkter för bedömningen

Undertecknandet av kollektivavtalen och de däri ingående lagvalsklausulerna har föregåtts av de vidtagna blockadåtgärderna. Tvisten i nu aktuell del avser om detta inneburit att det inte förelegat samtycke och därmed gemensam partsvilja att ingå avtalen om lagval eller om de vidtagna stridsåtgärderna inneburit att det förelegat ett rättsstridigt tvång enligt 29 § avtalslagen.

Enligt Arbetsdomstolens mening måste utgångspunkten för bedömningen vara att ett kollektivavtal som ingås efter att lagliga eller tillåtna stridsåtgärder eller hot om sådana åtgärder vidtagits normalt är giltigt, dvs. kollektivavtalet är i ett sådant fall inte ogiltigt på grund av de påtryckningar som stridsåtgärderna inneburit. Lagstiftningen om kollektivavtal bygger också på tanken att avtal ska få framtingas genom stridsåtgärder. Arbetsdomstolen har i avgörandet AD 1934 nr 142 bl.a. uttalat att ett hot om företagande av en ekonomisk stridsåtgärd, i fall där en sådan åtgärd inte är förbjuden i lag eller avtal, inte i sig kan medföra att kollektivavtal som tillkommit under trycket av sådant hot blir ogiltigt. Domstolen anförde i det avgörandet därutöver att avtalslagens bestämmelser dock i särskilda fall kan medföra ett dylikt resultat med hänsyn till det innehåll kollektivavtalet erhållit eller på grund av de särskilda omständigheter varunder hotet framställs.

En slutsats av de anförda blir enligt Arbetsdomstolens mening att om de av förbunden vidtagna blockadåtgärderna kan anses omfattas av grundlagsskyddet för fackliga stridsåtgärder i regeringsformen kan inte de påtryckningar som stridsåtgärderna inneburit leda till bedömningen att det med anledning därav saknats samtycke eller partsvilja eller att stridsåtgärderna inneburit ett rättsstridigt tvång. Detta innebär dock inte, motsatsvis, att om stridsåtgärderna inte skulle anses omfattas av grundlagsskyddet följden skulle bli att avtalen är ogiltiga.

Fackliga stridsåtgärder enligt regeringsformen

I 2 kap. 17 § regeringsformen anges att förening av arbetstagare samt arbetsgivare och förening av arbetsgivare äger rätt att vidtaga fackliga stridsåtgärder, om annat ej följer av lag eller avtal. Rätten till fackliga stridsåtgärder är alltså grundlagsfäst och kan endast inskränkas genom lag eller avtal.

Vilka åtgärder som är att bedöma som fackliga stridsåtgärder framgår inte av stadgandet och inte heller av förarbetena (se SOU 1975:75 s. 151 f., prop. 1975/76:209 s. 123 och KU 1973:26 s. 51 f.). De i målen vidtagna åtgärderna, dvs. åtgärderna att vägra att lasta och lossa fartyget och medverka vid trosshantering i syfte att förmå bolaget att teckna kollektivavtal om anställningsvillkor är enligt Arbetsdomstolens mening typiskt sett att bedöma som stridsåtgärder i regeringsformens mening, vilket också synes vara ostridigt mellan parterna. Det är också ostridigt att parterna sinsemellan inte var bundna av kollektivavtal, dvs. det rådde avtalslöst tillstånd dem emellan och därmed ingen fredsplikt på grund av sådan avtalsbundenhet. Den tvistiga frågan i denna del avser i stället frågan om grundlagsbestämmelsen omfattar och skyddar stridsåtgärder som vidtas i syfte att träffa lagvalsklausuler av sådant slag och under sådana omständigheter som här är aktuella.

Det har i den arbetsrättsliga litteraturen ifrågasatts vad som avses med "fackliga stridsåtgärder" och om begreppet avser endast stridsåtgärder med syften av traditionellt facklig art. Fråga är därutöver om en stridsåtgärd under avtalslöst tillstånd kan vara otillåten på grund av att syftet är olagligt eller otillbörligt. I vad mån det finns begränsningar i rätten att utom eller inom kollektivavtalsförhållanden vidta fackliga stridsåtgärder såsom exempelvis till följd av avtalsrättsliga principer eller arbetsrättsliga grundsatsar är en omdiskuterad och komplicerad fråga (se t.ex. SOU 1982:60 s. 181 och AD 2003 nr 46). Vad gäller olagliga eller otillbörliga syften kan nämnas att det saknas belägg för att det i svensk rätt skulle upprätthållas någon allmän inskränkning motsvarande den danska principen att en stridsåtgärd är lovlig endast om den fullföljer ett rimligt fackligt syfte (Schmidt, Facklig arbetsrätt, 1997, s. 233). Arbetsdomstolen har vid en rad tillfällen underkänt invändningar om att stridsåtgärder haft sådana syften att de måste anses strida mot allmänna rättsgrundsatsar och därmed varit olovliga (se t.ex. AD 1986 nr 113, AD 1993 nr 15 och AD 1998 nr 17).

Bolaget har hävdats att de vidtagna stridsåtgärderna inte varit fackliga stridsåtgärder i regeringsformens mening såvitt avser just syftet att ingå avtalen om lagval. Frågan om lagvalsklausulernas giltighet ska visserligen bedömas för sig men enligt Arbetsdomstolens mening är det inte meningsfullt att bedöma om de vidtagna blockaderna var stridsåtgärder i regeringsformens mening genom att begränsa frågeställningen till att avse just lagvalsklausulerna. Arbetsdomstolen har nämligen uttalat att om en stridsåtgärd är tillåten som facklig påtryckningsåtgärd bör den inte kunna betraktas som otillåten enbart för att den också har ett syfte som skulle göra den olovlig (AD 2006 nr 58 och AD 1986 nr 108; se även AD 2003 nr 25).

Det får anses utrett att det övergripande syftet med de blockader som vidtogs var att få till stånd ITF-avtal, med de förpliktelser om bl.a. lönevillkor som ett sådant avtal innebär. Enlig Arbetsdomstolens mening har blockaderna därmed haft ett sådant syfte att de varit sådana fackliga stridsåtgärder som omfattas av grundlagsskyddet. För att stridsåtgärderna då ska kunna bedömas som olovliga krävs att detta följer av lag eller avtal.

Arbetsdomstolen vill därutöver tillägga följande. Kollektivavtalsparter måste anses, med giltig verkan, kunna genom kollektivavtalsreglering träffa avtal om lagval. Att så är fallet synes i och för sig ostridigt mellan parterna. Enligt Arbetsdomstolens mening kan det därmed inte föreligga några principiella hinder mot att stridsåtgärder vidtas i syfte att träffa just kollektivavtal om lagval.

Sammanfattande bedömning

Slutsatsen av det anförda är följande. Undertecknandet av kollektivavtalen har föregåtts av sådana fackliga stridsåtgärder som får anses omfattas av regeringsformens reglering. Att kollektivavtalen och lagvalsklausulerna har ingåtts efter att bolaget utsatts för påtryckningsåtgärder i form av sådana stridsåtgärder kan enligt Arbetsdomstolens mening inte innebära att det därmed förelegat bristande samtycke från bolagets sida att ingå avtalen i fråga och därmed bristande partsvilja i avtalsrättslig mening. Inte heller kan stridsåtgärderna anses ha inneburit ett sådant rättsstridigt tvång att 29 § avtalslagen skulle kunna anses tillämplig. Lagvalsklausulerna kan alltså inte anses ogiltiga eller vara utan verkan på dessa grunder.

Ogiltighet i enlighet med 33 § avtalslagen eller på grund av otillbörligt avtalsvillkor?

Bolaget har gjort gällande att i vart fall 33 § avtalslagen är tillämplig och att lagvalsklausulerna därmed inte kan göras gällande mot bolaget. Bolaget har anført att det skulle strida mot tro och heder att tillämpa lagvalsklausulerna med beaktande av de omständigheter under vilka lagvalsklausulerna ingicks. De omständigheter bolaget åberopat är det ekonomiska tvång som bolaget utsattes för i och med de stridsåtgärder som vidtogs. Bolaget har därutöver gjort gällande att lagvalsklausulerna i sig är otillbörliga. Bolaget har anført bl.a. följande. Lagvalsklausulerna är otillbörliga eftersom klausulerna är avsedda att skapa en frihet för förbunden att angripa andras kollektivavtal med stöd av lex Britannia-regleringen i medbestämmandelagen, som annars inte är direkt tillämplig. Därutöver är ett kollektivavtal med en lagvalsklausul som är gällande i ett år, oberoende av var fartyget befinner sig, otillbörligt. Det fanns inte heller något behov av några lagvalsklausuler.

Förbunden har invänt att omständigheterna vid avtalstidpunkten inte var sådana att det av 33 § avtalslagen följer att lagvalsklausulerna skulle vara utan verkan. Förbunden har vidare bestritt att klausulerna skulle vara otillbörliga.

33 § avtalslagen

Arbetsdomstolen prövar först om avtalsklausulerna kan anses ogiltiga enligt regleringen i 33 § avtalslagen.

I 33 § avtalslagen anges följande. "Rättshandling, som eljest vore att såsom giltig anse, må ej göras gällande, där omständigheterna vid dess tillkomst voro sådana, att det skulle strida mot tro och heder att med vetskap om dem åberopa rättshandlingen, och den, gentemot vilken rättshandlingen företogs, måste antagas hava ägt sådan vetskap."

33 § avtalslagen kan sägas utgöra ett komplement till de lagrum (28–31 §§) i avtalslagen som konkret behandlar vissa typfall av obehörig påverkan eller icke godtagbart utnyttjande av medkontrahentens underläge i samband med ett avtals tillkomst. Rekviritet "tro och heder" får anses ange att det ska vara fråga om klart illojala förfaranden. För att lagrummet ska kunna tillämpas ska parten ha haft vetskap, insikt, om de omständigheter vid avtalets tillkomst som medför att det strider mot tro och heder att åberopa avtalet mot den andre. Efter tillkomsten av 36 § avtalslagen har paragrafen ibland betecknats som den lilla generalklausulen.

Exempel på omständigheter vid avtalets tillkomst som typiskt sätt kan beaktas enligt 33 § avtalslagen är att en underlägsen part ingått ett avtal som formulerats av hans motpart och där parten missförstått eller varit okunnig om innebörden i villkor som gynnar motparten. Ett annat exempel är lämnande av oriktiga eller oförbindande uppgifter om ifrågavarande villkor eller om hur det brukar tillämpas. Det kan också vara fråga om svagheter i rättshandlingsgärningen utan att det är fråga om bristande rättshandlingsförmåga eller det kan vara fråga om en situation där svikligt förfarande kan ifrågasättas men där det inte är fråga om bedrägeri (se kommentaren till Avtalslagen, Kurt Grönfors, 3:e upplagan, s. 207–209).

De omständigheter vid avtalets tillkomst som bolaget har åberopat är det ekonomiska tvång som föregick avtalets tecknande och det trångmål som bolaget därmed försattes i. Enligt Arbetsdomstolens mening kan det inte anses strida mot tro och heder att göra gällande de aktuella lagvalsklausulerna på den grunden att de ingåtts efter det att stridsåtgärder vidtagits. Det har inte gjorts gällande att förbunden skulle ha utnyttjat någon okunnighet hos bolaget om lagvalsklausulernas innebörd eller att förbunden på något annat sätt genom sina företrädares agerande skulle ha på gränsen till svek förmått bolaget att underteckna avtalet. Arbetsdomstolen slutsats är att 33 § avtalslagen inte kan anses tillämplig.

36 § avtalslagen

Den bedömning som då återstår att göra är om lagvalsklausulerna kan anses otillbörliga eller oskäligen och på den grunden lämnas utan avseende enligt 36 § avtalslagen.

I 36 § första och andra stycket avtalslagen anges följande. "Avtalsvillkor får jämkas eller lämnas utan avseende, om villkoret är oskäligt med hänsyn till avtalets innehåll, omständigheterna vid avtalets tillkomst, senare inträffade förhållanden och omständigheterna i övrigt. Har villkoret sådan betydelse för avtalet att det icke skäligen kan krävas att detta i övrigt skall gälla med oförändrat innehåll, får avtalet jämkas även i annat hänseende eller i sin helhet lämnas utan avseende. Vid prövning enligt första stycket skall särskild hänsyn tagas till behovet av skydd för den som i egenskap av konsument eller eljest intager en underlägsen ställning i avtalsförhållandet".

Det har ifrågasatts i vilken mån 36 § avtalslagen kan vara tillämplig på kollektivavtal. I propositionen uttalas att det praktiska utrymmet för att tillämpa klausulen på kollektivavtal "torde vara mycket begränsat" (prop. 1975/76:81 s. 114). Även om utrymmet för tillämpning av 36 § avtalslagen på sedvanliga kollektivavtal måste anse mycket litet innebär detta dock inte att det inte skulle kunna finnas särskilda situationer på vilka generalklausulen skulle kunna vara tillämplig. I avgörandet AD 1983 nr 18 prövades om ett tillägg i ett hängavtal kunde anses ogiltigt enligt 36 § avtalslagen. I det fallet fann domstolen att omständigheterna inte varit sådana att tillägget kunde förklaras ogiltigt. Möjligen kan man säga att frågan aldrig ställdes på sin spets då villkoret förklarades sakna verkan på annan grund.

När det gäller avtalsinnehållet har bolaget, som Arbetsdomstolen uppfattat talan, gjort gällande att en lagvalsklausul som innebär att svensk rätt och därmed lex-Britannialagstiftningen blir tillämplig är otillbörlig. Arbetsdomstolen gör bedömningen att utpekandet av svensk rätt inte i sig kan anses vara ett oskäligt avtalsvillkor. Det faktum att svensk rätt innehåller de bestämmelser som går under beteckningen "lex Britannia" kan inte leda till att lagvalsklausulerna anses otillbörliga eller oskäliga. Inte heller kan det faktum, som bolaget också anfört, att avtalen och därmed lagvalsklausulerna är giltiga under ett år oavsett var fartyget befinner sig anses utgöra oskäliga avtalsvillkor. Ett års bindningstid kan inte anses som en oskäligt lång avtalstid. Att lagvalsklausulerna gäller under denna tid oavsett var fartyget befinner sig i världen får anses ligga i sakens natur för den typ av verksamhet det är fråga om.

Fråga är då om lagvalsklausulerna på grund av omständigheter vid avtalets tillkomst eller andra omständigheter kan anses oskäliga.

Bolaget har bl.a. hävdat att det inte fanns något behov av att träffa några avtal om lagval eftersom det vid avtalstidpunkterna inte förelåg någon osäkerhet om vilken rättsordning som annars skulle bli tillämplig och att avtalen, inklusive lagvalsklausulerna, ingicks under protest. Häremot har förbunden anfört att flera olika länders rättsordningar skulle kunna komma i fråga och att bolaget inte vid något tillfälle i samband med avtalens tecknande framförde några invändningar mot just lagvalsklausulerna.

Mot bakgrund av vad Högsta domstolen uttalat i Nervion-målet (NJA 1987 s. 885) och vad Arbetsdomstolen uttalat i Phillips Arkansas-målet (AD 1992 nr 10) får det, enligt Arbetsdomstolens mening, hållas för visst att förbunden

hade kunskap om att flaggans lag (i detta fall panamansk rätt) med stor sannolikhet skulle bli tillämplig om någon lagvalsklausul inte togs in i kollektivavtalen och att en tillämpning av panamansk rätt skulle kunna innebära att kollektivavtalen skulle anses ogiltiga enligt den rättsordningen. Det skulle möjligen, mot denna bakgrund, kunna hävdas att avtalsvillkoren – lagvalsklausulerna – skulle kunna anses som otillbörliga då förbunden utnyttjat den förhandlingsposition som förelegat och därmed förmått motparten att ingå överenskommelserna om lagval i syfte att avtala bort den rättsordning som enligt vedertagna internationella privaträttsliga principer annars skulle ha gällt. Å andra sidan har bolaget aktivt valt att flagga fartyget i Panama och måste också ha haft insikt om lagvalsklausulernas betydelse. Även om bolagets företrädare känt sig tvingade att ingå avtalen och markerat detta har bolaget trots allt undertecknat avtalen och på intet sätt särskilt invänt mot eller försökt förhandla om just respektive avtals lagvalsklausul vid de aktuella tillfällena. Arbetsdomstolen har därutöver funnit att stridsåtgärderna inte inneburit något rättsstridigt tvång. Arbetsdomstolens bedömning är att lagvalsklausulerna inte på grund av de nu behandlade omständigheterna kan anses otillbörliga. Arbetsdomstolens samlade bedömning avseende tillämpligheten av 36 § avtalslagen är alltså att lagvalsklausulerna inte heller med tillämpning av den regleringen kan anses ogiltiga.

Ogiltighet på grund av att stridsåtgärderna var otillåtna enligt medbestämmandelagen?

Den sista frågeställning Arbetsdomstolen här efter behandlar är om lagvalsklausulerna kan anses ogiltiga på den grunden att de tillkommit efter stridsåtgärder som är olovliga enligt den s.k. Britanniaprincipen i medbestämmandelagen. Bolaget har sammanfattningsvis gjort gällande att bolaget vid tidpunkterna för de vidtagna stridsåtgärderna var bundet av ett kollektivavtal med en rysk facklig organisation, att förbundens stridsåtgärder syftade till att undantränga det kollektivavtalet, att stridsåtgärderna därmed varit otillåtna och att kollektivavtalen och lagvalsklausulerna därför är ogiltiga. Förbunden har i denna fråga framfört ett antal invändningar, bl.a. att stridsåtgärderna under alla omständigheter varit tillåtna enligt lex-Britanniaregleringen.

En fråga i sammanhanget är om ett kollektivavtal som ingåtts efter olovliga stridsåtgärder blir ogiltigt på den grunden. Högsta domstolen har i det s.k. Nervionmålet (NJA 1987 s. 885) bl.a. uttalat att det får antas att vid tillämpning av svensk rätt en avtalsstridig stridsåtgärd i princip inte föranleder att ett arbetsrättsligt avtal, som ingåtts under inverkan av sådan åtgärd, ska anses ogiltigt. I doktrinen har det framförts ståndpunkter om att olovliga stridsåtgärder även borde kunna leda till att de avtal som ingåtts med anledning därav är ogiltiga. Frågeställningen blir dock aktuell att behandla endast för det fall de av förbunden vidtagna stridsåtgärderna varit otillåtna.

Parterna är överens om att medbestämmandelagen inte var direkt tillämplig på arbetsförhållandena ombord på fartyget. Vid sådant förhållande är inte det förbud mot stridsåtgärder som följer av 42 § andra stycket första och andra meningen tillämpligt. Det förbud mot stridsåtgärder som följer av den s.k.

Britanniapricipen (AD 1989 nr 120) gäller alltså inte. Detta följer av 42 § tredje stycket medbestämmandelagen. Bolaget har häremot invänt att den sistnämnda bestämmelsen strider mot EG-rätten och EES-avtalet och därför inte är tillämplig vid bedömningen av tillåtligheten av de av förbunden vidtagna stridsåtgärderna. Parterna har här olika ståndpunkter om EG-rätten och EES-avtalet över huvud taget är tillämpliga på denna fråga.

Arbetsdomstolen gör följande bedömning. Fartyget var vid tidpunkterna för stridsåtgärderna registrerat i Panama och förde panamansk flagg. Det är ostridigt att det är flaggans lag som gäller för arbetsförhållandena ombord på fartyget. Fartyget får därför anses ha varit av panamansk nationalitet vid de aktuella tidpunkterna. Vid sådant förhållande kan inte vad som följer av EG-rätten, genom EES-avtalet, om *lex Britannia* vara tillämpligt. Det faktum att fartygets ägare är och även vid tidpunkten för stridsåtgärderna var ett bolag med säte i Norge förändrar inte den bedömningen. Enligt Arbetsdomstolens mening är det, trots att det är bolaget som är part i målen, fartygets nationalitet och inte ägarens säte som är avgörande för bedömningen. Syftet med att registrera ett fartyg i ett visst land är att om inte annat avtalas ska förhållandena på fartyget lyda under det landets rättsordning.

Arbetsdomstolen kan i sammanhanget notera att Lavalutredningen – såvitt avser utstationering av arbetstagare – i sitt betänkande Förslag till åtgärder med anledning av Lavaldomen (SOU 2008:123), gjort bedömningen att det inte finns några rättsliga hinder mot att *lex Britannia* i dess nuvarande utformning även fortsättningsvis är tillämplig avseende arbetsgivare som utstationerar arbetstagare och som är etablerade i ett annat land än en medlemsstat inom EES.

Arbetsdomstolens slutsats är att det undantag från Britanniapricipen som föreskrivs i 42 § tredje stycket medbestämmandelagen varit tillämpligt. Med det ställningstagandet behöver domstolen inte pröva parternas övriga påståenden och invändningar i denna del. Eftersom Britanniapricipen således inte varit tillämplig har stridsåtgärderna i fråga inte varit otillåtna på den grunden. Det är därmed heller inte aktuellt för domstolen att bedöma huruvida lagvalsklausulerna skulle kunna anses ogiltiga eller sakna verkan på grund av olovliga stridsåtgärder.

Sammanfattande bedömning

Arbetsdomstolens ställningstaganden ovan innebär att domstolen inte funnit att lagvalsklausulerna är ogiltiga eller utan verkan på de avtalsrättsliga grunder för ogiltighet som bolaget åberopat eller på grund av att stridsåtgärderna skulle ha varit ogiltiga enligt medbestämmandelagen på de av bolaget anförda skälen.

De faktiska omständigheterna, såvitt avser själva stridsåtgärderna, i förevarande mål jämfört med de i de av Arbetsdomstolen tidigare avgjorda målen – AD 1992 nr 10 och AD 2007 nr 2 – har varit i huvudsak desamma. Domstolen fann i de tidigare målen att respektive bolag fann sig tvingat att underteckna avtalen i fråga och att lagvalsklausulerna inte skulle tillämpas

vid avgörandet av frågan om vilket lands lag som skulle tillämpas på frågan om kollektivavtalens giltighet. Arbetsdomstolen har, som redan redovisats, efter en prövning av de grunder och invändningar som åberopats i nu aktuella mål kommit till slutsatsen att lagvalsklausulerna inte är ogiltiga och har således gjort en annan slutlig bedömning än den som gjordes i de tidigare avgörandena.

Arbetsdomstolens ställningstaganden innebär alltså att de omtvistade lagvalsklausulerna, vid en prövning enligt svensk rätt, är giltiga. Arbetsdomstolen finner inte skäl att inhämta något förhandsavgörande från EG-domstolen om Romkonventionens innebörd.

Domslut

1. Arbetsdomstolen förklarar att lagvalsklausulerna, efter en prövning enligt svensk rätt, är giltiga.
2. Arbetsdomstolen beslutar att inte inhämta något förhandsavgörande från EG-domstolen.

Ledamöter: Cathrine Lilja Hansson, Ulla Erlandsson, Mårten Holmström, Kerstin Brodowsky (skiljaktig mening), Ulf Perbeck, Erland Olauson och Inger Efraimsson.

Sekreterare: Emma Görnerup Cardell

Domsbilaga
i mål nr A 14/02,
A 39/02, A 53/03
och A 137/03

Ledamoten Kerstin Brodowskys skiljaktiga mening

Jag delar inte majoritetens uppfattning i frågan om lagvalsklausulerna varit ogiltiga på den grunden att samtycke saknats.

Frågan om lagvalsklausulernas giltighet ska bedömas separat i förhållande till kollektivavtalet i övrigt och till frågan om stridsåtgärdernas giltighet.

Den grundlagsfästa rätten att vidta stridsåtgärder innebär en rätt att vidta stridsåtgärder som syftar till att få till stånd kollektivavtal som reglerar anställningsvillkor och andra frågor i förhållandet mellan arbetsgivare och arbetstagare. Sådana kollektivavtal innehåller ibland procedurregler och även om regeringsformen tillåter stridsåtgärder i syfte att infoga sådana regler i kollektivavtal, avser detta enligt min mening enbart svenska förhållanden. I detta fall är det fråga om ett förhållande som avser en arbetsplats utan anknytning till Sverige, där arbetsplatsen huvudsakligen befinner sig utanför svenskt territorium. En lagvalsklausul är inte en regel om anställningsvillkor. Den är inte heller en procedurregel som ska tillämpas på svenska förhållanden. Min bedömning är mot denna bakgrund att det inte förelegat ett fackligt syfte förenligt med regeringsformen och att 2 kap. 17 § regeringsformen inte skyddar stridsåtgärder vidtagna i syfte att vid sådana omständigheter få en lagvalsklausul till stånd. Frågan om samtycke förelegat ska vid sådant förhållande enligt min mening bedömas enligt sedvanliga avtalsrättsliga regler.

Som huvudregel gäller, i enlighet med Romkonventionen, parternas val av lag. Partsautonomi gäller och parterna har rätt att själva bestämma vilket lands lag som ska tillämpas. För det fall lagval saknas gäller, såvitt avser fartyg, oftast flaggans lag. Ett avtal om lagval ska dock ingås på frivillig grund. En förutsättning för att en giltig lagvalsklausul träffats är att samtycke föreligger. De aktuella lagvalsklausulerna ingicks inte frivilligt utan till följd av det ekonomiska tvång som bolaget utsattes för. Något samtycke från bolagets sida att ingå avtalet om lagval har alltså inte förelegat. Min bedömning är att det därmed saknats samstämmighet mellan parterna och att några giltiga avtal om lagval därmed inte kommit till stånd. Min slutsats är således att lagvalsklausulerna ska förklaras ogiltiga.

Överröstad i denna fråga är jag i övrigt ense med majoriteten.