ARBETSDOMSTOLEN

Dom nr 6/17
Mål nr A 123/15

Ett hamnbolag bundet av ett kollektivavtal mellan Sveriges Hamnar och Svenska Transportarbetareförbundet har i sina hamnar förlagt arbetstid och betalat ersättning för vissa arbetstagare inte enligt kollektivavtalet utan enligt lokala överenskommelser med Svenska Hamnarbetarförbundet. Fråga om bolaget brutit mot kollektivavtalet eller om Sveriges Hamnar och Svenska Transportarbetareförbundet känt till och accepterat avvikelserna. Även fråga om bolaget har brutit mot sin förhandlingsskyldighet enligt medbestämmandelagen i samband med att bolaget vid ett tillfälle hyrt in arbetskraft samt storleken på allmänt skadestånd för brott mot kollektivavtal och medbestämmandelagen.

Postadress
Box 2018
103 11 Stockholm
Besöksadress
Stora Nygatan 2 A och B

Telefon
08-617 66 00
Telefax
08-617 66 15
kansliet@arbetsdomstolen.se
www.arbetsdomstolen.se

Expeditionstid
måndag–fredag
09.00–12.00
13.00–15.00

ARBETSDOMSTOLEN DOM Dom nr 6/17
2017-01-25 Mål nr A 123/15
Stockholm

KÄRANDE
Svenska Transportarbetareförbundet, Box 714, 101 33 Stockholm
Ombud: förbundsjuristen Annett Olofsson, LO-TCO Rättsskydd AB, Box 1155, 111 81 Stockholm

SVARANDE
1. Sveriges Hamnar (för ej talan)
2. ShoreLink AB, 556053-7168, Box 716, 941 28 Piteå
Ombud för ShoreLink AB: advokaten Lars Hartzell och jur.kand. Petter Wenehult, Elmzell Advokatbyrå AB, Gamla Brogatan 32, 111 20 Stockholm

SAKEN
Kollektivavtalsbrott m.m.

Bakgrund

Mellan Sveriges Hamnar och Svenska Transportarbetareförbundet (Transport) gäller Hamn- och Stuveriavtalet (kollektivavtalet). ShoreLink AB (bolaget) är medlem i Sveriges Hamnar och därmed bundet av kollektivavtalet. Bolaget bedriver verksamhet i hamnarna i Skellefteå, Piteå, Luleå och Kalix med arbetstagare som företrädesvis är medlemmar i Svenska Hamnarbetarförbundet (Hamnarbetarförbundet).

Parterna tvistar i huvudsak om bolagets förläggning av arbetstiden för vissa arbetstagare strider mot kollektivavtalet och om bolaget har brutit mot förhandlingsskyldigheten enligt 11 och 38 §§ medbestämmandelagen i samband med att bolaget vid ett tillfälle hyrt in arbetskraft. Tvisten har inte kunnat lösas vid förhandlingar mellan parterna.

Bolaget har inte förlagt den ordinarie dagarbetstiden mellan kl. 7.00 och kl. 16.30 som anges i § 4 A Mom 1 i kollektivavtalet. I stället har bolaget tillämpat andra arbetstider för berörda arbetstagare. Schemaläggningen av arbetstiden har inte föregåtts av överläggning eller överenskommelse mellan Sveriges Hamnar eller bolaget och Transport eller dess berörda avdelning (jämför § 4 B Mom 1, C Mom 1, D Mom 1 och § 7 i arbetstidsavtalet i bilaga 3 till kollektivavtalet). Däremot har bolaget, enligt egen uppgift, träffat kollektivavtal eller andra överenskommelser om arbetstiderna med Hamnarbetarförbundet eller dess berörda avdelning. Bolaget har inte betalat övertidsersättning enligt § 5

Mom 7 i kollektivavtalet för arbete som utförts utanför den ordinarie dagarbetstiden enligt § 4 A Mom 1 i kollektivavtalet.

Kollektivavtalet

I kollektivavtalet finns följande bestämmelser.

§ 1 Avtalets omfattning

Kollektivavtalet omfattar alla arbeten som utförs i stuveriföretagens regi. Exempel på sådana arbeten är lastning och lossning av fartyg, terminalarbeten, godsräkning, av- och påluckningsarbeten, surrnings- och förtöjningsarbeten. Så länge detta avtal gäller ska vid arbetsgivarens arbetsplatser tillämpas här nedan upptagna allmänna bestämmelser, löner och ordningsregler samt i förhandlingsprotokoll och protokollsanteckningar angivna beslut rörande detta avtals tolkning och tillämpning.

[...]

§ 4 Arbetstid/Ersättningar

Ordinarie arbetstid utgör i genomsnitt 40 timmar per helgfri vecka.

A Dagarbetstid

Mom 1 Arbetstidens förläggning

Den ordinarie dagarbetstiden förläggs (såvida inte annat överenskommes lokalt):

Måndag–fredag	Kl. 7.00–16.30
Måltidsraster	Kl. 9.00–9.30
	Kl. 12.00–13.00

Arbetsgivaren kan senarelägga måltidsrast, dock endast med måltidsrastens längd.

En kafferast om 15 minuter får tas ut under dagen. Rastens förläggning ska anpassas till arbetet. Om ytterligare kafferast tas ut, förlängs den ordinarie arbetstiden med den extra kafferastens längd.

På midsommar-, jul- och nyårsafton kan arbete endast bedrivas som frivilligt övertidsarbete.

B Schemalagt arbete

Mom 1 Särskild förläggning av arbetstiden

Föreligger behov av fast förläggning av ordinarie arbetstid till annan tid än som föreskrivs under punkt A eller annan utjämning av arbetstiden, exempelvis för färjetrafik, upprättas efter överläggningar mellan de avtalsslutande parterna ett särskilt lokalt arbetstidsschema för berörda arbetstagare.

För uppgörande av ändamålsenliga pass/skiftscheman kan avsteg i erforderlig omfattning göras från bestämmelsen angående veckovila. Vid schemaläggning ska dock iakttas att veckovilan utgör minst 24 timmar per sjudygnsperiod.

Mom 2 OB-tillägg

Till arbetstagare som utför arbete på schemalagd arbetstid enligt ovan utgår följande OB-tillägg:

	fr.o.m. 2013-09-01:	fr.o.m. 2014-04-01:	fr.o.m. 2015-04-01
måndag–fredag kl. 16.00–24.00	41:44 kr/tim	42:27 kr/tim	43:12 kr/tim
måndag–fredag kl. 0.00–7.00	73:66 kr/tim	75:13 kr/tim	76:63 kr/tim
lördag kl. 0.00 – söndag kl. 24.00	116:82 kr/tim	119:16 kr/tim	121:54 kr/tim
Från kl. 0.00 trettondagen, 1 maj, Kristi himmelsfärdsdag, national-dagen och alla helgons dag till kl. 0.00 första vardagen efter resp. helger	131:32 kr/tim	133:95 kr/tim	136:63 kr/tim
Från kl. 7.00 på skärtorsdagen, nyårsafton, pingstafton, midsommarafton och julafton till kl. 0.00 första vardagen efter resp. helger:	165:60 kr/tim	168:91 kr/tim	172:29 kr/tim

Anm
OB-tillägg utgår även under håltid.

C Skiftarbete

Mom 1 Förläggning av skiftarbete

Vid behov av olika former av skiftarbete förläggs, efter överenskommelse mellan de avtalsslutande parterna, arbetstiden enligt lokalt upprättat arbetstidsschema, vilket ska ange arbetstidens början och slut samt raster.

För uppgörande av ändamålsenliga pass/skiftscheman kan avsteg i erforderlig omfattning göras från bestämmelsen angående veckovila. Vid schemaläggning ska dock iakttas att veckovilan utgör minst 24 timmar per sjudygnsperiod.

[...]

Mom 13 Betalningsregler för skiftarbete

Till arbetstagare, som utför skiftarbete, utgår följande skifttillägg:

[…]

D Förskjutning av ordinarie arbetstid (s.k. FA-tid)

Mom 1 Förläggning av FA-tid

Vid behov av förskjutning av ordinarie arbetstid kan, efter överens-kommelse mellan de avtalsslutande parterna, arbetstiden förläggas enligt lokalt upprättat arbetstidsschema.

Vid arbete på FA-tid ska de särskilda tillämpningsregler gälla varom de avtalsslutande parterna i samråd med de lokala parterna kan enas.

Mom 2 FA-tillägg

Till arbetstagare, som utför arbete på förskjuten ordinarie arbetstid, utgår följande FA-tillägg:

a) Per åttatimmarspass som påbörjas vardagar mellan kl. 14.00 och 17.00:
fr.o.m. den 1 september 2013: 612:50 kr.
fr.o.m. den 1 april 2014: 624:75 kr.
fr.o.m. den 1 april 2015: 637:25 kr.

b) Per åttatimmarspass som påbörjas vardagar mellan kl. 22.00 och 1.00:
fr.o.m. den 1 september 2013: 771:42 kr.
fr.o.m. den 1 april 2014: 786:85 kr.
fr.o.m. den 1 april 2015: 802:59 kr.

c) För förskjuten arbetstid från kl. 14.00–24.00 lördagar, söndagar från kl. 0.00-06.00 måndag morgon samt från kl. 6.00 långfredag, pingstafton, midsommarafton, julafton, nyårsafton till första vardagen efter resp. helger utgår gällande övertidstillägg för motsvarande tider.

§ 5 Övertid

Mom 1 Uttagning till övertidsarbete

Till övertidsarbete uttas i första hand frivillig arbetskraft. Erhålls därvid inte tillräckligt antal frivilliga arbetstagare, får arbetsgivaren beordra övertidsarbete.

De lokala parterna överenskommer om tillämpningsregler för anmälan och uttagning till övertidsarbete.

I de fall de lokala parterna inte enas om annat gäller följande vid uttagning till övertidsarbete i anslutning till ordinarie arbetstid måndag-fredag:

- Övertidsarbete varslas i samband med lunchrasten.
- Beställning av övertidsarbete sker senast en och en halv timme före ordinarie arbetstidens slut.

- Betalning utgår för beställd tid. De lokala parterna kan mot ekonomisk kompensation överenskomma om att denna regel inte ska gälla. Uppgörelse ska innehålla uppgift om hur tillskapat löneutrymme fördelats.

[...]

Mom 7 Betalningsregler

För övertidsarbete utgår övertidstillägg

$\frac{\text{månadslönen}}{173}$ + procentuellt tillägg enligt följande:

1. Arbete på övertid betalas med 50 % förhöjning. Som övertid räknas arbete på måltidsraster och den arbetstid om två timmar, som infaller direkt efter den ordinarie arbetstidens slut eller är skild därifrån endast av måltidsrast.

2. Arbete på kvalificerad övertid, varmed avses all tid som inte är ordinarie tid eller övertid, betalas med följande förhöjningar:

   100 % på vardagar, 150 % på söndagar och 200 % på nyårsdagen, trettondagen, långfredagen, påskdagen, annandag påsk, 1 maj, Kristi himmelsfärdsdag, pingstdagen, nationaldagen, midsommardagen, alla helgons dag, juldagen och annandag jul.

3. För övertidsarbete efter EM-skift betalas kvalificerad övertidsersättning.

I månadslönen enligt ovanstående formel inkluderas inte skift-, OB- och FA-tillägg.

I bilaga 3, med rubriken ”Arbetstidsavtal”, till kollektivavtalet finns följande bestämmelser.

I § 4 Hamn- och Stuveriavtalet finns viktiga regler om arbetstidens förläggning.

Genom detta avtal har parterna gjort undantag från arbetstidslagen (SFS 1982:673) i dess helhet.

§ 1 Ordinarie arbetstid

Den ordinarie arbetstiden utgör i genomsnitt 40 timmar per helgfri vecka. Raster är inte inräknade.

Vecka räknas från och med måndag eller annan dag enligt vad som tillämpas på arbetsstället.

[…]

3 § Övertid

1. Vad är övertid?

Övertid är den tid som överstiger ordinarie arbetstid (40 timmar per helgfri vecka) och jourtid.

Vid beräkning av övertid skall ledighet som förläggs till arbetstagarens ordinarie arbetstid likställas med fullgjord arbetstid.

2. Övertidens omfattning

[…]

§ 7 Vila

1. Dygnsvila

Arbetstagare skall beredas minst 11 timmars sammanhängande vila per 24-timmarsperiod. Avvikelse får göras tillfälligtvis, om det föranleds av något särskilt förhållande som inte har kunnat förutses av arbetsgivaren, under förutsättning att arbetstagaren ges motsvarande kompensationsledighet. Avvikelse får även göras genom lokal överenskommelse, under förutsättning att arbetstagaren ges motsvarande kompensationsledighet eller bereds lämpligt skydd.

I den dygnsvila som alla arbetstagare har rätt till skall tiden kl. 0.00–5.00 ingå. Avvikelse får göras om det är nödvändigt med hänsyn till arbetets art, allmänhetens behov eller andra särskilda omständigheter. Avvikelse får även göras genom lokal överenskommelse.

Yrkanden

Transport har yrkat att Arbetsdomstolen förpliktar bolaget att till Transport betala allmänt skadestånd med

1. 100 000 kr för brott mot § 4 B Mom 1 i kollektivavtalet,
2. 1 000 000 kr för brott mot § 5 Mom 7 i kollektivavtalet,
3. 100 000 kr för brott mot § 4 D Mom l i kollektivavtalet,
4. 500 000 kr för brott mot § 5 Mom 7 i kollektivavtalet,
5. 100 000 kr för brott mot § 4 C Mom 1 i kollektivavtalet,
6. 100 000 kr för brott mot § 4 A Mom 1 i kollektivavtalet,
7. 100 000 kr för brott mot 7 § i arbetstidsavtalet i bilaga 3 till kollektivavtalet, och
8. 200 000 kr för brott mot 11 och 38 §§ medbestämmandelagen.

På de allmänna skadestånden har ränta enligt 6 § räntelagen yrkats från den 15 oktober 2015 (dagen för delgivning av stämning) till dess betalning sker.

Bolaget har bestritt yrkandena och inte vitsordat något belopp för allmänt skadestånd, men däremot vitsordat ränteyrkandena som skäliga i och för sig.

Om Arbetsdomstolen skulle komma fram till att bolaget har begått skadeståndsgrundande handlingar, har bolaget yrkat att skadeståndet ska jämkas, i första hand till noll och i andra hand kraftigt.

Transport har bestritt att det finns skäl för att jämka skadeståndet.

Transport och bolaget har yrkat ersättning för rättegångskostnader.

Sveriges Hamnar har förklarat att föreningen inte för talan i målet.

Till utveckling av talan har parterna anfört i huvudsak följande.

Transport

Sammanfattning av grunderna för talan

Kollektivavtalet ska tillämpas på alla arbeten som utförs i bolagets regi oberoende av om arbetet utförts av en arbetstagare som är medlem i Transport eller en arbetstagare som inte är det. Kollektivavtal eller andra överenskommelser med Hamnarbetarförbundet eller dess avdelningar ger inte rätt att avvika från kollektivavtalet.

Arbetstidsavtalet i bilaga 3 till kollektivavtalet har ingen betydelse för vilken ersättning som ska betalas för arbete i enlighet med §§ 4 och 5 i själva kollektivavtalet.

Transport har inte kännedom om vilka arbetstagare påtalade kollektivavtalsbrott avser, eftersom bolaget konsekvent har nekat Transport att få ta del av personuppgifter om arbetstagarna.

<u>Yrkandena under punkt 1 och 2 (§ 4 B Mom 1 – särskild förläggning av arbetstiden – och § 5 Mom 7 – övertidstillägg)</u>

I § 4 A Mom 1 i kollektivavtalet finns det regler om förläggning av ordinarie dagarbetstid (måndag–fredag kl. 7.00–16.30). Om det behövs fast förläggning av ordinarie arbetstid till annan tid än som framgår av § 4 A i kollektivavtalet, eller annan utjämning av arbetstiden, kan ett särskilt lokalt arbetstidsschema upprättas enligt § 4 B Mom 1 i kollektivavtalet. Som framgår av nämnda bestämmelse är en förutsättning för att upprätta ett särskilt lokalt arbetstidsschema att överläggningar dessförinnan har hållits mellan de avtalsslutande parterna, dvs. mellan Sveriges Hamnar och Transport.

Några överläggningar har inte hållits mellan Sveriges Hamnar och Transport om att upprätta ett särskilt lokalt arbetstidsschema hos bolaget. Den ordinarie arbetstiden hos bolaget ska därmed förläggas enligt bestämmelsen i § 4 A Mom 1 i kollektivavtalet. Arbetstid förlagd utanför ordinarie arbetstid enligt § 4 A Mom 1 i kollektivavtalet är då övertid som ska betalas enligt § 5 Mom 7 i kollektivavtalet.

Bolaget har vid arbete i hamnarna i Piteå och Skellefteå under tiden den 1 december 2013–den 30 november 2014 betalat viss ersättning, benämnd ”OB-tillägg EM”, men inte ersättning för övertid och kvalificerad övertid enligt § 5 Mom 7 punkt 1 och 2 i kollektivavtalet till ett antal arbetstagare – tillsvidareanställda och s.k. blixtar, som är tidsbegränsat anställda för arbetstoppar. Bolaget har förlagt arbete enligt schema för tillsvidareanställda utanför den ordinarie arbetstiden enligt § 4 A Mom 1 i kollektivavtalet på det sätt som avses med bestämmelsen om särskild förläggning av arbetstiden i § 4 B i kollektivavtalet. Bolaget har därmed brutit mot § 4 B Mom 1 i kollektivavtalet genom att schemaläggningen inte föregåtts av överläggningar mellan Sveriges Hamnar och Transport.

Bolaget har betalat ”OB-tillägg EM” även till blixtar. Sveriges Hamnar och Transport är överens om att blixtar enligt kollektivavtalet ska avlönas med timlön för arbete måndag–fredag kl. 7.00–16.30 (ordinarie arbetstid enligt § 4 A Mom 1 i kollektivavtalet) och att blixtar för arbete under övrig tid ska få ersättning för övertid enligt § 5 Mom 7 i kollektivavtalet.

Det arbete som tillsvidareanställda och blixtar utfört under den angivna tiden i de angivna hamnarna har delvis varit förlagt utanför ordinarie arbetstid enligt § 4 A Mom 1 i kollektivavtalet. Genom att inte för det arbetet betala övertidsersättning och kvalificerad övertidsersättning enligt § 5 Mom 7 punkt 1 och 2 i kollektivavtalet har bolaget brutit mot nämnda bestämmelser.

Det lönetillägg bolaget betalat, ”OB-tillägg EM”, kan inte jämställas med skifttillägg enligt kollektivavtalet. Det är inte fråga om skiftarbete vare sig för tillsvidareanställda eller blixtar, inte ens enligt bolagets egen beskrivning av hur arbetet har varit organiserat.

Yrkandena vidhålls även för det fall Arbetsdomstolen skulle godta bolagets invändning om att en överenskommelse mellan bolaget och Hamnarbetarförbundet är ett lokalt arbetstidsschema enligt kollektivavtalets bestämmelser. Särskild förläggning av arbetstiden enligt § 4 B Mom 1 i kollektivavtalet kräver överläggning mellan de avtalsslutande parterna innan särskilt lokalt arbetstidsschema upprättas. Någon sådan överläggning har inte hållits. Bolaget har även i den situationen brutit mot kollektivavtalet genom att inte betala blixtarna övertidsersättning.

<u>Yrkandena under punkt 3 och 4 (§ 4 D Mom 1 – FA-tid – och § 5 Mom 7 – övertidstillägg)</u>

FA står för ”förskjuten ordinarie arbetstid”. Enligt § 4 D Mom 1 i kollektivavtalet kan de avtalsslutande parterna, dvs. Sveriges Hamnar och Transport, vid behov av förskjutning av ordinarie arbetstid, komma överens om att förlägga arbetstiden enligt lokalt upprättat arbetstidsschema på ett sätt som avviker från den ordinarie arbetstidens förläggning enligt § 4 A Mom 1 i kollektivavtalet.

Det finns inte någon överenskommelse mellan Sveriges Hamnar och Transport om förskjutning av ordinarie arbetstid enligt § 4 D Mom 1 i kollektivavtalet hos bolaget. Bolaget har därmed inte fått förskjuta ordinarie arbetstid enligt lokalt upprättat arbetstidsschema. Den ordinarie arbetstiden hos bolaget ska således förläggas enligt bestämmelsen i § 4 A Mom 1 i kollektivavtalet. Arbetstid förlagd utanför ordinarie arbetstid enligt § 4 A Mom 1 i kollektivavtalet är då övertid som ska betalas enligt § 5 Mom 7 i kollektivavtalet.

Bolaget har vid arbete i hamnarna i Kalix, Luleå, Piteå och Skellefteå under tiden den 1 december 2013–den 30 november 2014 förskjutit ordinarie arbetstid för tillsvidareanställda utan att Sveriges Hamnar och Transport har kommit överens om att förlägga arbetstiden enligt lokalt upprättat arbetstidsschema som avviker från den ordinarie arbetstidens förläggning enligt § 4 A Mom 1 i kollektivavtalet. Bolaget har därigenom brutit mot § 4 D Mom 1 i kollektivavtalet.

Bolaget har vidare för arbete under den angivna tiden i de angivna hamnarna betalat FA-tillägg till blixtar. Blixtar har ingen ordinarie arbetstid som kan förskjutas enligt § 4 D Mom 1 i kollektivavtalet. Sveriges Hamnar och Transport är som nämnts överens om att blixtar enligt kollektivavtalet ska avlönas med timlön för arbete måndag–fredag kl. 7.00–16.30 (ordinarie arbetstid enligt § 4 A Mom 1 i kollektivavtalet) och att blixtar för arbete under övrig tid ska få ersättning för övertid enligt § 5 Mom 7 i kollektivavtalet. Genom att inte för arbete annan tid än måndag–fredag kl. 7.00–16.30 betala ersättning för övertid och kvalificerad övertid till blixtarna har bolaget brutit mot § 5 Mom 7 punkt 1 och 2 i kollektivavtalet.

Yrkandena vidhålls även för det fall Arbetsdomstolen skulle godta bolagets invändning om att en överenskommelse mellan bolaget och Hamnarbetarförbundet är ett lokalt arbetstidsschema enligt kollektivavtalets bestämmelser. Förskjutning av ordinarie arbetstid enligt § 4 D Mom 1 i kollektivavtalet kräver överenskommelse mellan de avtalsslutande parterna för att den ordinarie arbetstiden ska kunna förläggas enligt lokalt upprättat arbetstidsschema. Någon sådan överenskommelse har inte träffats. Bolaget har även i den situationen brutit mot kollektivavtalet genom att inte betala blixtarna övertidsersättning för arbete annan tid än måndag–fredag kl. 7.00–16.30.

Yrkandet under punkten 5 (§ 4 C Mom 1 – skiftarbete)

Enligt § 4 C Mom 1 i kollektivavtalet kan, vid behov av olika former av skiftarbete, de avtalsslutande parterna – Sveriges Hamnar och Transport – komma överens om att förlägga arbetstiden enligt lokalt upprättat arbetstidsschema, vilket ska ange arbetstidens början och slut samt raster.

Det finns inte någon överenskommelse mellan Sveriges Hamnar och Transport om att hos bolaget införa skiftarbete enligt § 4 C Mom 1 i kollektivavtalet genom att förlägga arbetstiden enligt lokalt upprättat

arbetstidsschema. Bolaget har därmed inte fått förlägga arbetet som skiftarbete. Den ordinarie arbetstiden hos bolaget ska således förläggas till måndag–fredag kl. 7.00–16.30 enligt bestämmelsen i § 4 A Mom 1 i kollektivavtalet.

En mindre grupp tillsvidareanställda arbetstagare har enligt schema arbetat skift med s.k. inlagring i hamnen i Piteå. Skiftarbetet har pågått dygnet runt i vart fall under hela 2014.

Bolaget har därmed brutit mot § 4 C Mom 1 i kollektivavtalet genom att schemaläggningen under 2014, som innebar skiftarbete, inte tillkommit efter överenskommelse mellan Sveriges Hamnar och Transport.

Yrkandet vidhålls även för det fall Arbetsdomstolen skulle godta bolagets invändning om att en överenskommelse mellan bolaget och Hamnarbetarförbundet är ett lokalt arbetstidsschema enligt kollektivavtalets bestämmelser. Skiftarbete enligt § 4 C Mom 1 i kollektivavtalet kräver överenskommelse mellan de avtalsslutande parterna. Någon sådan överenskommelse har inte träffats.

Yrkandet under punkten 6 (§ 4 A Mom 1 – ordinarie dagarbetstid)

Enligt § 4 A Mom 1 i kollektivavtalet ska ordinarie dagarbetstid förläggas på visst angivet sätt ”såvida inte annat överenskommes lokalt”. Med detta avses ett lokalt avtal mellan bolaget och Transports berörda avdelning.

Bolaget har brutit mot kollektivavtalet genom att, utan att lokalt avtal träffats mellan bolaget och Transports berörda avdelning, förlägga ordinarie arbetstid på annat sätt än enligt § 4 A Mom 1 i kollektivavtalet, dvs. till måndag–fredag kl. 7.00–16.30.

Bolaget har förlagt den ordinarie arbetstiden så att ingen hamnarbetare längre hade sin arbetstid förlagd till kl. 7.00–16.30. Arbetstiden var i Luleå hamn förlagd till kl. 6.00–14.00, i Skellefteå hamn till kl. 6.30–15.00 samt i Piteå och Kalix hamnar till kl. 6.00–14.30.

Yrkandet avser tillsvidareanställda arbetstagare vid bolagets samtliga hamnar som under perioden december 2013–november 2014 haft sin ordinarie dagarbetstid förlagd på annat sätt än enligt § 4 A Mom 1 i kollektivavtalet.

Om Arbetsdomstolen skulle anse att det finns en lokal överenskommelse, i den mening som avses i kollektivavtalet, om annan förläggning av ordinarie arbetstid än som anges i § 4 A Mom 1 i kollektivavtalet, har bolaget inte brutit mot § 4 A Mom 1 i kollektivavtalet.

Yrkandet under punkten 7 (arbetstidsavtalet i bilaga 3 till kollektivavtalet – dygnsvila)

Enligt 7 § i arbetstidsavtalet i bilaga 3 till kollektivavtalet ska arbetstagare beredas minst elva timmars sammanhängande vila per 24-timmarsperiod. Avvikelse från detta kan göras genom lokal överenskommelse, under förutsättning att arbetstagaren ges motsvarande kompensationsledighet eller bereds lämpligt skydd.

Det har inte träffats någon överenskommelse mellan bolaget och Transports berörda avdelning om avvikelse från 7 § i Arbetstidsavtalet.

Bolaget har under 2014 inte gett ett antal arbetstagare minst elva timmars sammanhängande vila per 24-timmarsperiod. Bolaget har därmed brutit mot 7 § i Arbetstidsavtalet.

Yrkandet vidhålls även om Arbetsdomstolen skulle anse att det finns en lokal överenskommelse, i den mening som avses i 7 § i Arbetstidsavtalet, som innebär avvikelse från dygnsviloregeln i 7 § i Arbetstidsavtalet. Berörda arbetstagare har inte getts motsvarande kompensationsledighet eller beretts lämpligt skydd.

Yrkandet under punkten 8 (11 och 38 §§ medbestämmandelagen)

Den 27 april 2015 hyrde bolaget in arbetskraft från företaget ISAB i Skellefteå för att utföra arbete med lastning och lossning av fartyget Asia Zircon i hamnen i Skellefteå.

Beslut om att hyra in personal i stället för att låta egna arbetstagare utföra arbetet är en sådan fråga som en arbetstagarorganisation typiskt sett vill förhandla om. Därmed fanns det förhandlingsskyldighet enligt 11 § med-bestämmandelagen.

Transport hade under 2015 åtminstone en medlem som var arbetstagare hos bolaget. Transport har inte avstått från förhandling när det som i detta fall gäller inhyrning från ett företag som inte är bundet av kollektivavtalet.

Genom att bolaget inte före inhyrningen förhandlat med Transport enligt 11 och 38 §§ medbestämmandelagen har bolaget brutit mot de nämnda bestämmelserna och är skadeståndsskyldigt i förhållande till Transport.

Talan är inte preskriberad

Transports talan om allmänt skadestånd för kollektivavtalsbrott är inte preskriberad. Transport fick kännedom om kollektivavtalsbrotten först i samband med en avtalskontroll hos bolaget i maj 2015 och påkallade tviste-förhandlingar i direkt anslutning till att kollektivavtalsbrotten uppdagades. Lokala tvisteförhandlingar hölls i juni 2015.

Bakgrund

Sedan början av 1900-talet har det träffats centrala kollektivavtal mellan Sveriges Stuvareförbund (numera Sveriges Hamnar) och Transport. De äldre centrala kollektivavtalen förutsatte att det lokalt i varje hamn träffades kollektivavtal om anställningsvillkoren. Norra Västerbottens Stuveriaktiebolag, avseende Skellefteå hamn, Bottenvikens Stuveri Aktiebolag (numera ShoreLink AB), avseende Piteå och Luleå hamnar, samt Kalix Stuveriaktiebolag, avseende Kalix hamn, träffade för 1969–1970 kollektivavtal med Transports respektive avdelning. En förutsättning för dessa lokala kollektivavtals giltighet var att de godkändes av de centrala parterna. Dessutom kunde kollektivavtalen sägas upp av de centrala parterna.

Sveriges Stuvareförbund och Transport träffade 1974 för första gången ett centralt kollektivavtal med en utförlig reglering av anställningsvillkor i form av minimivillkor som skulle gälla i samtliga hamnar i Sverige.

När 1974 års centrala kollektivavtal träffades omfattade Bottenvikens Stuveri Aktiebolags verksamhet hamnarna i Luleå, Piteå och Skellefteå hamnar. Kalix Stuveri AB drev verksamheten i Kalix hamn. Bolaget har därefter övertagit även verksamheten i Kalix hamn.

Bolaget var bundet av kollektivavtal med Transport redan innan det eventuellt på 1970-talet blev bundet av kollektivavtal med Hamnarbetarförbundet eller dess berörda avdelning.

Majoriteten av arbetstagarna hos bolaget är medlemmar i Hamnarbetarförbundet. Av bolagets arbetstagare är sju medlemmar i Transport. Åtminstone en av dessa sju medlemmar är tillsvidareanställd och arbetar i en verkstad.

Enligt § 1 i kollektivavtalet omfattar avtalet alla arbeten som utförs i stuveriföretagens regi, inklusive verkstadsarbete.

Kollektivavtalsbrotten

Avtalskontrollen och tvisteförhandlingarna

Transport har genom åren återkommande begärt att få information från bolaget om hur arbetstagarna arbetar och vilka ersättningar de får. Bolaget har inte lämnat de begärda uppgifterna. Vid ett tillfälle, då Transport hade påkallat tvisteförhandling för brott mot övertidsbestämmelserna i kollektivavtalet, vägrade bolaget att lämna ut övertidsjournaler, men betalade 180 200 kr till Transport för att lösa tvisten.

Transport har inte tidigare prioriterat att driva tvist mot bolaget för brott mot regeln om granskning av handlingar i § 16 Mom 5 i kollektivavtalet. I samband med att bolaget skulle ta över verksamhet i Luleå hamn från ett kommunalägt bolag med flera medlemmar hos Transport prioriterade dock Transport upp frågan.

Transport genomförde slutligen en avtalskontroll hos bolaget den 19 maj 2015 avseende arbete under tiden den 1 december 2013 till och med den 30 november 2014. Då uppdagades ett antal brott mot kollektivavtalet. Transport påkallade tvisteförhandlingar som hölls i juni 2015. Transport vet inte vilka arbetstagare som kollektivavtalsbrotten avser eller om någon av dessa arbetstagare är medlemmar i Transport, eftersom bolaget inte velat låta Transport ta del av personuppgifter om arbetstagarna. Vid tvisteförhandlingar har bolaget inte bestritt sakomständigheterna. Bolaget och Sveriges Hamnar har bara invänt att det avtal som ska tillämpas är bolagets kollektivavtal med Hamnarbetarförbundet samt att Transports anspråk skulle vara preskriberade.

Särskild förläggning av arbetstiden i hamnarna i Piteå och Skellefteå

Bolaget hade i hamnarna i Piteå och Skellefteå förlagt arbete enligt schema för tillsvidareanställda utanför den ordinarie arbetstiden enligt § 4 A Mom 1 i kollektivavtalet på det sätt som avses med bestämmelsen om särskild förläggning av arbetstiden i § 4 B i kollektivavtalet. Schemaläggningen hade inte föregåtts av överläggningar mellan Sveriges Hamnar och Transport. Bolaget hade i samma hamnar betalat viss ersättning till tillsvidareanställda och blixtar för arbete förlagd på sådan tid, benämnd ”OB-tillägg EM”, men inte ersättning för övertid enligt § 5 Mom 7 punkt 1 och 2 i kollektivavtalet (yrkandena under punkt 1 och 2).

Bestämmelsen i § 4 B Mom 1 i kollektivavtalet reglerar enligt sin ordalydelse *fast* förläggning av ordinarie arbetstid. Efter överläggning mellan de avtalsslutande parterna kan ett särskilt lokalt arbetstidsschema upprättas för berörda arbetstagare. Ett sådant schema är ett schema som sträcker sig en viss tid framåt, ett ”fast schema”.

Tillfällig förskjutning av ordinarie arbetstid (FA-tid) i hamnarna i Kalix, Luleå, Piteå och Skellefteå

Bestämmelsen i § 4 D Mom 1 i kollektivavtalet reglerar tillfällig förskjutning av ordinarie arbetstid. Bolaget hade vid arbete i hamnarna i Kalix, Luleå, Piteå och Skellefteå förskjutit ordinarie arbetstid för tillsvidareanställda utan att Sveriges Hamnar och Transport har kommit överens om att förlägga arbetstiden enligt lokalt upprättat arbetstidsschema som avviker från den ordinarie arbetstidens förläggning enligt § 4 A Mom 1 i kollektivavtalet. Vidare hade bolaget betalat FA-tillägg till blixtar (yrkandena under punkt 3 och 4).

Skiftarbete i hamnen i Piteå

Bolaget hade infört schemaläggning som innebar skiftarbete enligt § 4 C Mom 1 i kollektivavtalet för vissa arbetstagare som arbetade med s.k. inlagring i hamnen i Piteå, utan att det hade föregåtts av överenskommelse mellan Sveriges Hamnar och Transport (yrkandet under punkten 5).

Förläggningen av den ordinarie arbetstiden i hamnarna i Kalix, Luleå, Piteå och Skellefteå

Enligt uppgifter från bolagets lönekontor hade bolaget ändrat förläggningen av den ordinarie arbetstiden så att ingen hamnarbetare längre hade sin ordinarie arbetstid förlagd till kl. 7.00–16.30 enligt § 4 A Mom 1 i kollektivavtalet (yrkandet under punkten 6). Arbetstiden har under hela 2014 varit förlagd i Luleå hamn till kl. 6.00–14.00, i Skellefteå hamn till kl. 6.30–15.00 och i Piteå och Kalix hamnar till kl. 6.00–14.30.

Utebliven dygnsvila

Enligt uppgifter från bolagets lönekontor hade bolaget under 2014 betalat ut ersättning för så kallad ”kort övergång”. Med ”kort övergång” menas att arbetet har förlagts så att arbetstagarna fått kortare dygnsvila än elva timmar, dvs. med avvikelse från 7 § i arbetstidsavtalet i bilaga 3 till kollektivavtalet (yrkandet under punkten 7). Transport vet inte om detta förekommit i alla bolagets hamnar eller bara i några.

Brottet mot förhandlingsskyldigheten

Transport fick genom en av sina ITF-inspektörer reda på att bolaget i april 2015 hade hyrt in arbetskraft för lastning och lossning i hamnen i Skellefteå. Det berättade en facklig förtroendeman vid det kommunala hamnbolaget för inspektören vid ett besök.

Vid tvisteförhandlingar har arbetsgivarsidan inte bestritt sakomständigheterna. Bolaget och Sveriges Hamnar har då bara invänt att bolaget hade förhandlat med Hamnarbetarförbundet. Vid lokal tvisteförhandling anförde bolaget att det avvisade skadeståndskravet, eftersom det haft muntlig kontakt med Hamnarbetarförbundet lokalt och fått ett godkännande.

Transport hade åtminstone en medlem som var arbetstagare hos bolaget (den arbetstagare som arbetade i verkstaden). Därutöver har Transport haft medlemmar som återkommande och regelbundet varit anställda hos bolaget som blixtar.

Enligt § 1 i kollektivavtalet har bolagets arbetstagare en arbetsskyldighet som omfattar alla arbeten som utförs i stuveriföretagens regi, dvs. även verkstadsarbete. Arbetsskyldigheten är inte begränsad till en enskild ort.

Bolaget har inte haft fog för att tro att Transport generellt avstått från sina rättigheter enligt 11 och 38 §§ medbestämmandelagen. Bolaget har varit fullt införstått med sin skyldighet att förhandla med Transport enligt 11 och 38 §§ medbestämmandelagen.

Det är inte riktigt att Transport inte sedan medbestämmandelagen trädde i kraft skulle ha gjort gällande att bolaget är skyldigt att primärförhandla med Transport vare sig enligt 11 eller 38 § medbestämmandelagen. Bolaget har tidigare genomfört primärförhandlingar enligt 11 § medbestämmandelagen med Transport, t.ex. 2010 inför tillsättningen av platschefer.

Transport har inte regelmässigt avstått från förhandling när det gäller tillfällig inhyrning av personal. Sveriges Hamnar och Transport är dock överens om att inlåning av personal från ett bolag som omfattas av kollektivavtalet till ett annat bolag som också omfattas av kollektivavtalet inte behöver förhandlas enligt 11 och 38 §§ medbestämmandelagen. Bolaget hyrde emellertid in personal från företaget ISAB, som inte omfattas av kollektivavtalet. Bolaget har varit skyldigt att genomföra förhandling enligt 11 och 38 §§ medbestämmandelagen innan bolaget hyrde in personal från ISAB.

En arbetsgivares beslut att hyra in personal för att utföra ett visst arbete i stället för att låta egna arbetstagare utföra arbetet är en sådan fråga som en arbetstagarorganisation typiskt sett vill förhandla om. Därmed finns det en skyldighet att förhandla enligt 11 § medbestämmandelagen.

Det bestrids att det skulle finnas skäl för att skadeståndet helt ska falla bort eller sättas ner.

Sveriges Hamnar och Transport har aldrig godtagit att bolaget tillämpar kollektivavtal med Hamnarbetarförbundet som innebär avvikelser från kollektivavtalet

Den information som Transport fått om lokala överenskommelser med Hamnarbetarförbundet har varit att vissa stuveribolag troligen haft sådana överenskommelser. När det gäller bolaget har Transport inte kunnat säkerställa att så har varit fallet, eftersom Transport aldrig har fått se några kollektivavtal mellan bolaget och Hamnarbetarförbundet.

Det har inte varit allmänt känt och accepterat i branschen att bolaget träffat lokala kollektivavtal med Hamnarbetarförbundet. Sveriges Hamnar och Transport har inte godtagit att bolaget tillämpar lokala kollektivavtal med Hamnarbetarförbundet som innebär avvikelser från kollektivavtalet. Sveriges Hamnar har inte godtagit att lokala avtal med avvikelser från kollektivavtalet sluts mellan medlemsföretagen och Hamnarbetarförbundet. Transport har inte accepterat att Hamnarbetarförbundet intagit och upprätthållit ställningen som lokal part i vissa hamnar som en allmänt vedertagen praxis på avtalsområdet. Bolaget har påstått att Transport skulle ha förstått att bolaget menade att Hamnarbetarförbundets berörda avdelning skulle bli den lokala förhandlingsparten i bolagets hamnar. Detta bestrids.

Enligt Sveriges Hamnars (SH) egen kommentar till kollektivavtalet avses med ”de lokala parterna” företaget och Transport lokalt. I kommentaren anges följande.

> Det är SH och Transport centralt, de så kallade centrala parterna, som tecknar HSA. Det finns bestämmelser i avtalet som ger möjlighet för de lokala parterna, företaget och Transport lokalt, att träffa överenskommelser i vissa frågor. […]
>
> Svenska Hamnarbetarförbundet (SH) är inte part i avtalet. Det betyder att lokala och centrala avtal inte får träffas med HF. Om ett företag med enbart HF-medlemmar är i behov av lokala regler, måste överenskommelse ändå träffas med Transport.

Sveriges Hamnars tolkning av kollektivavtalet överensstämmer med Transports tolkning och den gemensamma partsavsikten när kollektivavtalet träffades.

Bolaget har haft diskussioner med Transport om ett lokalt avtal mellan Transports avdelning och bolaget. Transport har dock inte fått se de överenskommelser som bolaget säger sig ha haft med Hamnarbetarförbundet. Vid förhandling sommaren 2016 mellan bolaget och Transports avdelning presenterade bolaget en sammanställning som enligt bolaget återspeglade villkoren i de avtal bolaget sade sig ha med Hamnarbetarförbundet. Transports avdelning påpekade att det i sammanställningen fanns vare sig scheman eller varselregler för bilagda arbetstider. Enligt bolagets HR-chef fanns reglerna i minst 200 protokoll, men inget av dessa presenterade under förhandlingen. Transport har inte i februari 2007 informerats om villkoren i bolagets lokala avtal med Hamnarbetarförbundet.

P.W. har varit lokal ombudsman sedan 1999 och förbundsombudsman sedan 2013. Han har vid flera tillfällen begärt att få ut de lokala överenskommelser som bolaget hänvisat till. Bolaget har inte lämnat ut några överenskommelser. P.W. har också vid flera tillfällen, såväl muntligt som skriftligt, begärt att få tillgång till övertidsjournaler. Bolaget har inte lämnat ut några övertidsjournaler. P.W. har inte heller fått del av något utkast till anpassning av lokalavtalet för Piteå hamn till kollektivavtalet.

Bolagets uppgifter om arbetstider och lönetillägg

Transport vitsordar att arbetstiden för hamnarbetare i Luleå hamn varit förlagd till kl. 6.00–14.00 och att arbetstiden för hamnarbetare i Skellefteå hamn varit förlagd till kl. 6.30–15.00. Beträffande bolagets uppgifter i övrigt om arbetstider har Transport ingen insikt i de faktiska förhållandena, varför förbundet inte kan vitsorda de uppgifterna.

Bolaget har anfört att den ersättning som av bolaget benämnts ”OB-tillägg EM” kan jämställas med skifttillägg. Bolaget har betalat ”OB-tillägg EM” till både tillsvidareanställda och blixtar. Varken tillsvidareanställda eller blixtar som betalats med ”OB-tillägg EM” har arbetat skift. Däremot arbetade en mindre grupp anställda i Piteå hamn under 2014 skift med s.k.

inlagring. Som framgår av § 4 C Mom 1 i kollektivavtalet är skiftarbete bara tillåtet om Sveriges Hamnar och Transport har träffat överenskommelse om att arbetstiden kan förläggas enligt lokalt upprättat arbetstidsschema. I praktiken har detta tillämpats på så sätt att om Transport lokalt har varit överens med företaget har de centrala parterna godtagit detta och villkoret om överenskommelse i § 4 C Mom 1 i kollektivavtalet har ansetts uppfyllt. Som nämnts har det inte träffats någon överenskommelse mellan Sveriges Hamnar och Transport om skiftarbete vid bolaget.

Beräkning av skadeståndsyrkandena under punkt 2 och 4

För två av Transports sju yrkanden om allmänt skadestånd för kollektivavtalsbrott (yrkandena under punkt 2 och 4) har det allmänna skadeståndets storlek beräknats med ledning av den förtjänst som bolaget gjort genom att bryta mot kollektivavtalet och inte betala ut övertidsersättning enligt § 5 Mom 7 i kollektivavtalet. Yrkandena har beräknats som skillnaden mellan den ersättning bolaget betalat ut och övertidsersättning, jämte ersättning för den kränkning som kollektivavtalsbrotten innebär.

Mot den bakgrunden saknar den av bolaget upprättade jämförelsen mellan vad bolaget betalat och ett annat lokalt kollektivavtal betydelse. Bolagets jämförelse tar vidare inte hänsyn till att blixtar ska betalas med timlön måndag–fredag kl. 7.00–16.30 och att allt arbete på annan tid ska ersättas som övertid enligt § 5 Mom 7 i kollektivavtalet. Den ersättning bolaget har betalat innebär en halvering av blixtarnas inkomst och en ekonomisk förtjänst för bolaget. Blixtar är bara anställda när de arbetar och för att kompensera för sina begränsade rättigheter jämfört med övriga arbetstagare har de en högre ersättning när de väl arbetar.

Det allmänna skadeståndets uppgift är att, där det är behövligt, effektivt avhålla från avsteg från vad lag och avtal innehåller. Lagstiftaren har angett att en viktig princip är att det inte i något fall ska te sig lönsamt för en arbetsgivare att sätta arbetstagarnas rätt åt sidan från vad lag och avtal innehåller (se bl.a. prop. 1975/76:105 bil. 1 s. 302).

Vid beräkningarna av bolagets förtjänst har förbundet inte gått längre tillbaka än 2014.

Yrkandet under punkten 2 beräknades i stämningsansökan till mellanskillnaden mellan av bolaget betalt ”OB-tillägg EM” och ersättning för kvalificerad övertid enligt § 5 Mom 7 punkt 2 i kollektivavtalet för arbetade timmar. Den sammanlagda förtjänst som bolaget gjort genom att bryta mot kollektivavtalet beräknades då uppgå till 2 134 180 kr. Resterande belopp upp till tidigare yrkade 2 500 000 kr avsåg ersättning för den kränkning som detta kollektivavtalsbrott innebär.

Med utgångspunkt i den redogörelse som bolaget lämnat för arbetstiderna i hamnarna kan Transport nu konstatera att bolaget betalat ”OB-tillägg EM” till arbetstagare som arbetat mellan kl. 14.30 och 23.00 i hamnen i Piteå samt mellan kl. 13.00 och 21.00 i hamnen i Skellefteå. De första två

timmarna (14.30–16.30) i hamnen Piteå ligger inom ordinarie arbetstid enligt § 4 A Mom 1 i kollektivavtalet. De därpå följande två timmarna (16.30–18.30) ska betalas med övertidsersättning enligt § 5 Mom 7 punkten 1 i kollektivavtalet. Resterande 4,5 timmar (18.30–23.00) ska betalas med kvalificerad övertidsersättning enligt § 5 Mom 7 punkt 2 i kollektivavtalet. De första 3,5 timmarna (13.00–16.30) i hamnen i Skellefteå ligger inom ordinarie arbetstid enligt § 4 A Mom 1 i kollektivavtalet. De därpå följande två timmarna (16.30–18.30) ska betalas med övertidsersättning enligt § 5 Mom 7 punkt 1 i kollektivavtalet. Resterande 2,5 timmar (18.30–21.00) ska betalas med kvalificerad övertidsersättning enligt § 5 Mom 7 punkt 2 i kollektivavtalet. Den beräkning som gjorts av bolagets förtjänst i stämningsansökan är med dessa utgångspunkter inte korrekt. Förtjänsten kan uppskattas till hälften av 2 134 180 kr. Yrkandet under punkten 2 har därför satts ned till 1 000 000 kr.

Yrkandet under punkten 4 beräknades i stämningsansökan till mellanskillnaden mellan av bolaget betald FA-ersättning enligt § 4 D Mom 2 i kollektivavtalet och övertidstillägg enligt § 5 Mom 7 punkt 2 i kollektivavtalet för arbetade timmar. Den förtjänst som bolaget gjort genom att bryta mot kollektivavtalet uppgick med det beräkningssättet till 865 662 kr. Resterande belopp upp till tidigare yrkade 1 000 000 kr avsåg ersättning för den kränkning som detta kollektivavtalsbrott innebär. Bolaget har nu redogjort för att bolaget betalat FA-tillägg till blixtar som arbetat i hamnen i Piteå kl. 14.30–23.00, i hamnen i Skellefteå kl. 15.00–23.00, i hamnen i Luleå kl. 14.00–22.00 och i hamnen i Kalix kl. 14.30–23.00. Med utgångspunkt i bolagets redogörelse har Transport justerat sin beräkning. De två första timmarna efter kl. 16.30 ska betalas med övertidsersättning enligt § 5 Mom 7 punkt 1 i kollektivavtalet. Tid därefter ska betalas med kvalificerad övertidsersättning enligt § 5 Mom 7 punkt 2 i kollektivavtalet. Förtjänsten kan uppskattas till hälften av 865 662 kr. Yrkandet under punkten 4 har därför satts ned till 500 000 kr.

Transport bestrider att bolagets lokala avtal med Hamnarbetarförbundet skulle vara mer förmånliga för arbetstagarna än jämförbara avtal som Transports avdelningar har tecknat. Som exempel kan nämnas följande. Bolaget har betalat ”OB-tillägg EM” med 36,49 kr/timme eller 37,22 kr/timme. Om bolaget hade iakttagit ordningen i kollektivavtalet och upprättat lokalt arbetstidsschema efter överläggning mellan Sveriges Hamnar och Transport, skulle arbetstagarna ha fått OB-tillägg enligt § 4 B Mom 2 i kollektivavtalet med högre belopp, 41,44 kr/timme eller 42,27 kr/timme.

Påstådd preskription

Transports talan är inte preskriberad. Transport har agerat så snart Transport fick kännedom om att bolaget bröt mot kollektivavtalets bestämmelser. Som nämnts har Transport genom åren återkommande begärt att få information från bolaget om hur arbetstagarna arbetar och vilken ersättning de får, men inte fått någon sådan information. Det var först i samband med avtals-

kontrollen hos bolaget i maj 2015 som Transport fick reda på kollektivavtalsbrotten. Transport påkallade tvisteförhandlingar i direkt anslutning till att kollektivavtalsbrotten uppdagades, och lokala tvisteförhandlingar hölls i juni 2015.

Rättslig argumentation

Det står en arbetsgivare fritt att binda sig genom kollektivavtal med flera arbetstagarorganisationer. Är kollektivavtalen i fråga om anställningsvillkor oförenliga, ska dock det först träffade kollektivavtalet tillämpas på arbetstagarna hos arbetsgivaren. Eftersom kollektivavtalet är först träffat avtal, får tillämpningen av ett annat kollektivavtal inte innebära avvikelser från kollektivavtalet. Bolaget var redan bundet av kollektivavtalet när det eventuellt träffade kollektivavtal med Hamnarbetarförbundet.

Ett kollektivavtal binder – förutom avtalsparterna – medlemmar och underordnade organ hos avtalsparterna. Sveriges Hamnar och Transport kan däremot inte träffa ett kollektivavtal som binder någon annan, t.ex. Hamnarbetarförbundet. Hamnarbetarförbundet kan för egen del inte grunda några rättigheter på kollektivavtalet mellan Sveriges Hamnar och Transport. För det fall bolaget vill avvika från kollektivavtalet krävs ett kollektivavtal mellan Sveriges Hamnar och Transport. När det enligt aktuella bestämmelser i kollektivavtalet krävs överläggning eller överenskommelse för tillåtna avvikelser avses överläggning eller överenskommelse mellan Sveriges Hamnar eller bolaget och Transport eller dess berörda avdelning, inte överläggningar och överenskommelser mellan bolaget och Hamnarbetarförbundet eller dess berörda avdelning. När det i § 4 A Mom 1 i kollektivavtalet anges att annat i fråga om den ordinarie dagarbetstiden ”överenskommes lokalt” avses en överenskommelse mellan bolaget och Transports berörda avdelning, inte en överenskommelse mellan bolaget och Hamnarbetarförbundets berörda avdelning. Detta följer av bestämmelsernas ordalydelse och den gemensamma partsavsikten.

Bolaget

Sammanfattning av grunderna för bestridandet

Till följd av en händelsekedja som tog sin början på 1970-talet har bolaget förhandlat och tecknat kollektivavtal med Hamnarbetarförbundet eller dess berörda avdelning.

Påstådda kollektivavtalsbrott

Enligt § 4 A Mom 1 i kollektivavtalet förläggs den ordinarie dagarbetstiden på visst sätt, ”såvida inte annat överenskommes lokalt”. Den lokala överenskommelsen kan alltså föreskriva en helt annan ordinarie arbetstid än den som föreskrivs i kollektivavtalet. Det anges inte i § 4 A Mom 1 i kollektiv-

avtalet att den lokala överenskommelsen måste vara träffad mellan ”avtalsparterna” eller arbetsgivaren och Transports berörda avdelning. Detta kan ha varit den tolkning som avtalsparterna ursprungligen har haft, men med tanke på den faktiska tillämpningen i många svenska hamnar, har en i praxis väl etablerad retroaktiv gemensam partsvilja i vart fall uppkommit som innebär att arbetsgivare som är bundna av kollektivavtalet kan, med avvikelse från kollektivavtalet, komma överens om den ordinarie arbetstiden även med Hamnarbetarförbundet eller dess berörda avdelning.

Bolaget har i fråga om arbetstid sedan 1996 tillämpat ett kollektivavtal som träffats mellan bolaget och Hamnarbetarförbundet. Det kollektivavtalet träffades enligt uppgift helt i samförstånd och transparens mellan Sveriges Hamnar, Transport och Hamnarbetarförbundet. Sveriges Hamnar och Transport har sedan snart 20 år känt till och accepterat att bolaget i fråga om arbetstid, med avvikelse från kollektivavtalet, tillämpat kollektivavtalet mellan bolaget och Hamnarbetarförbundet.

Bolaget och Hamnarbetarförbundet eller dess berörda avdelning har alltså träffat överenskommelser om dygnsvila, skiftarbete, betalning av ersättningar och ändrad ordinarie arbetstid som bolaget, med avvikelse från kollektivavtalet, fått följa och har följt. Bolaget har därför inte brutit mot kollektivavtalet.

Det bestrids inte, utom i fråga om övertid, att bolaget i och för sig förfarit i förhållande till kollektivavtalet på det sätt Transport gjort gällande. Det är riktigt att det inte i de hänseenden Transport angett förekommit överläggningar eller överenskommelser mellan Sveriges Hamnar eller bolaget och Transport eller dess berörda avdelning.

Enligt § 3 i arbetstidsavtalet i bilaga 3 till kollektivavtalet är övertid den tid som överstiger ordinarie arbetstid (40 timmar per helgfri vecka) och jourtid. Det följer av arbetstidsavtalet att övertidsersättning bara ska betalas till tillsvidareanställda som arbetat mer än 40 timmar under en helgfri vecka och blixtar som arbetat mer än 8 timmar under en dag. Varken tillsvidareanställda eller blixtar hos bolaget har enligt denna definition arbetat någon övertid. Övertidsersättning enligt § 5 Mom 7 i kollektivavtalet ska således inte betalas bara för att det rör sig om arbete utanför ordinarie arbetstid. Oavsett om bolaget träffat lokala överenskommelser med Hamnarbetarförbundet har det alltså inte varit fråga om ett kollektivavtalsbrott att inte betala övertidsersättning.

Transports talan om allmänt skadestånd för kollektivavtalsbrott är preskriberad enligt kollektivavtalets förhandlingsordning eller enligt lag. Enligt § 16 Mom 4 i kollektivavtalet gäller att ”part som vill yrka skadestånd eller annan fullgörelse enligt MBL eller detta avtal ska påkalla lokal förhandling inom fyra månader efter det att han fått kännedom om den omständighet vartill yrkandet hänför sig och senast inom två år efter det att omständigheten inträffade.” Transport har kontinuerligt ända sedan 1970-talet haft kännedom om de arbetstider och ersättningar som tillämpats i bolagets fyra

hamnar enligt överenskommelser med Hamnarbetarförbundet eller dess berörda avdelning utan att påkalla förhandling. De omständigheter som Transport använder som beräkningsgrund för sina yrkanden under punkt 2 och 4 har inträffat betydligt längre tillbaka än två år innan Transport påkallade förhandling. Under alla förhållanden är alla krav som grundar sig på händelser som inträffat mer än fyra månader innan Transport påkallade lokal förhandling preskriberade. Preskriptionsinvändningen har närmast bäring på skadeståndets storlek.

Ett eventuellt skadestånd ska i vart fall jämkas, i första hand till noll.

Påstått brott mot förhandlingsskyldigheten

Det är riktigt att bolaget inte har påkallat förhandling med Transport inför inhyrningen av arbetskraft från företaget ISAB i Skellefteå AB 2015 för att utföra hamnarbete. Bolaget har däremot erbjudit sig att förhandla inför inhyrningen med Hamnarbetarförbundet, som dock valde att godkänna inhyrningen och avstå från sin eventuella förhandlingsrätt därför att åtgärden i allt väsentligt motsvarade en åtgärd som Hamnarbetarförbundet tidigare godtagit. Vid tidpunkten för inhyrningen hade Transport en medlem som var tillsvidareanställd hos bolaget. Denne arbetade i verkstaden i Luleå. I Skellefteå, som berördes av inhyrningen, hade Transport inte någon medlem.

Transport har inte sedan medbestämmandelagen trädde i kraft den 1 januari 1977 tidigare gjort gällande eller krävt att bolaget ska primärförhandla med Transport enligt vare sig 11 eller 38 § medbestämmandelagen, i vart fall inte när det varit fråga om inhyrning av arbetskraft eller förändrade arbetsvillkor. Bolaget har med fog uppfattat denna passivitet från Transports sida som att Transport generellt avstod från sin eventuella förhandlingsrätt enligt medbestämmandelagen och att bolaget kunde fortsätta att fullgöra sin förhandlingsskyldighet enbart mot Hamnarbetarförbundet. Först under det senaste året har Transport begärt att få primärförhandla med bolaget, vilken begäran har tillmötesgåtts av bolaget i fråga om förhandlingar enligt 11 § medbestämmandelagen. Bolaget har dock inte uppfattat att Transports begäran även avsåg förhandling enligt 38 § medbestämmandelagen i samband med tillfällig inhyrning av personal eller andra entreprenader, eftersom ingen av Transports medlemmar har berörts.

Inhyrningen avsåg ett mindre antal arbetare under fem dagar för att få verksamheten att fungera. Inhyrningen innebar därför inte en sådan viktigare förändring av verksamheten som föranleder förhandlingsskyldighet enligt 11 § medbestämmandelagen. Transport har – med hänsyn till medlemssituationen – typiskt sett saknat intresse av att förhandla.

Transport har regelmässigt avstått från förhandling när det gäller tillfällig inhyrning av personal. Inhyrningen motsvarade i allt väsentligt vad som tidigare godtagits. Så sent som den 4 mars 2016 avstod Transport från en förhandling som rörde inhyrning av personal från Skellefteå kommun till

bolaget. Transports ombudsman P-O.N. har justerat förhandlingsprotokollet med detta avstående, dock har han i en s.k. protokolljustering felaktigt knutit avståendet till att frågan om att utföra arbete i andra hamnar redan är reglerad i kollektivavtalet.

Omständigheterna är sådana att det under alla förhållanden är skäligt att ett allmänt skadestånd för brott mot förhandlingsskyldigheten helt bortfaller.

Bakgrund

Bolaget är ett transport- och logistikföretag som bedriver hamn- och speditionsverksamhet, skeppsklarering samt är entreprenör inom maskin- och transportområdet. Bolaget, som tidigare hette Bottenvikens Stuveri Aktiebolag, bytte 2013 firma till ShoreLink AB.

Bolaget bedriver verksamhet i hamnarna i Skellefteå, Piteå, Luleå och Kalix. I hamnen i Luleå har bolaget tidigare delat verksamheten med det kommunalägda bolaget Luleå Hamn AB. Bolaget har numera tagit över viss verksamhet från Luleå Hamn AB.

Centralt kollektivavtal mellan Sveriges Stuvareförbund och Transport fanns då lokala kollektivavtal 1969–1970 träffades med Transports avdelningar för hamnarna i Skellefteå, Piteå, Luleå och Kalix.

Innan det första riksavtalet träffades 1974 mellan dåvarande Sveriges Stuvareförbund och Transport hade det bara slutits lokala avtal mellan varje hamnbolag och respektive avdelning inom Transport om anställningsvillkor. Även efter att det riksomfattande kollektivavtalet hade träffats fortsatte hamnbolag att träffa lokala avtal angående bl.a. arbetstid med lokala arbetstagarorganisationer.

I februari 1972 uteslöt Transport ett stort antal medlemmar och avdelningar. I mars 1972 bildade de uteslutna avdelningarna Hamnarbetarförbundet. Hamnarbetarförbundets avdelningar fick samma nummer som avdelningarna hade haft när de var avdelningar inom Transport. Efter mars 1972 fortsatte bolaget att teckna lokala avtal med samma representanter för arbetstagarsidan. Dessa representanter företrädde då Hamnarbetarförbundet i stället för Transport.

De första avtalen mellan bolaget och Hamnarbetarförbundet träffades i början av 1970-talet. Sedan länge har det varit praxis och allmänt accepterat i branschen att bolaget har tecknat lokala avtal med Hamnarbetarförbundet.

Avtalssituationen före 1996 – då bolaget och Hamnarbetarförbundet träffade ett samlat kollektivavtal – har betydelse i målet bara som bevis för att Transport kände till bolagets avtalsförhållanden med Hamnarbetarförbundet.

Det är riktigt att kollektivavtalet ska tillämpas även på arbetstagare som inte är medlemmar i Transport.

Bolaget har, liksom de flesta andra medlemsföretagen inom Sveriges Hamnar, haft behov av att förlägga arbetstiden på annat sätt än måndag–fredag kl. 7.00–16.30, som föreskrivs i § 4 A Mom 1 i kollektivavtalet. Anledningen till det är att fartyg angör bolagets hamnar på andra tider och av ekonomiska skäl inte kan vänta på lossning eller lastning tills det blir ordinarie dagarbetstid. Rent logistiskt skulle det vara svårt eller omöjligt att lossa och lasta samtliga fartyg måndag–fredag kl. 7.00–16.30.

Att hamnbolag förlägger arbetstiden på annat sätt än måndag–fredag kl. 7.00–16.30 är vanligt förekommande. De flesta hamnar i Sverige har lokala kollektivavtal om annan förläggning av arbetstiden. Det är riktigt att det varken hållits överläggningar eller träffats överenskommelser om arbetstid hos bolaget mellan Sveriges Hamnar eller bolaget och Transport eller dess berörda avdelning. Vidare är det riktigt att det inte hos bolaget finns något lokalt arbetstidsschema som Sveriges Hamnar eller bolaget överenskommit med Transport eller dess berörda avdelning.

Bolaget har under närmare ett halvt sekel varit bundet av kollektivavtal med Hamnarbetarförbundet. Bolaget har inte gjort något försök att dölja detta för Sverige Hamnar eller Transport. Det har varit allmänt känt och accepterat i branschen att bolaget alltsedan 1970-talet träffat lokala kollektivavtal med Hamnarbetarförbundet som omfattat överenskommelser om arbetstidsförläggning och ersättningar. Även Transport har känt till detta utan att ifrågasätta ordningen utan har tillåtit och tyst accepterat den. Bolaget har t.ex. i februari 2007 till Transports ombudsman P.W. översänt en grundlig sammanställning av avtalsvillkoren i överenskommelserna med Hamnarbetarförbundet. Syftet med sammanställningen var att anpassa det lokala avtalet med Hamnarbetarförbundet till kollektivavtalet. Det finns också flera exempel på förhandlingar som bolaget har genomfört med både Transport och Hamnarbetarförbundet närvarande där bolagets lokala kollektivavtal och andra anställningsvillkor har diskuterats. Transport har alltså haft detaljkännedom om villkoren i bolagets lokala avtal med Hamnarbetarförbundet under lång tid. Att bolaget haft kollektivavtal med Hamnarbetarförbundet framgår också av AD 2001 nr 89.

Det lokala avtalet med Hamnarbetarförbundet följer samma upplägg som andra lokala avtal i svenska hamnar som Transport har varit med och förhandlat fram. Sveriges Hamnar har cirka 60 anslutna företag varav så gott som samtliga har tecknat lokala avtal som komplement till kollektivavtalet. Detta är i princip en förutsättning för att kunna bedriva en fungerande verksamhet i respektive hamn. Kollektivavtalet tillåter lokala avvikelser i förhållandevis stor utsträckning jämfört med andra avtalsområden. Bolagets lokala avtal med Hamnarbetarförbundet är inte på något sätt onormala för branschen. Bolagets lokala avtal är mer förmånliga för arbetstagarna än jämförbara avtal som Transport tecknat.

Arbetstider och lönetillägg under perioden 2013-12-01–2014-12-31

Piteå hamn

I Piteå hamn fanns det under 2014 omkring 52 tillsvidareanställda och 31 visstidsanställda (blixtar) arbetare.

I Piteå hamn är hamnarbetarnas arbetstid förlagd till kl. 6.00–14.30 (förmiddagspass) med möjlighet för bolaget att förlägga arbetstiden till kl. 14.30–23.00 (eftermiddagspass) eller 23.00–6.00 (nattpass). När hamnarbetarna arbetar på eftermiddagspasset får de FA-tillägg. Storleken på FA-tillägget är högre än enligt kollektivavtalets regler.

Terminalarbetarna och lastbilschaufförerna har sin arbetstid förlagd till kl. 6.00–14.30 (förmiddagspass) med möjlighet för bolaget att förlägga arbetstiden till kl. 14.30–23.00 (eftermiddagspass). Redan 1996 gick Sveriges Hamnar och Transport ut med en gemensam tolkning om att ”vid annan förläggning av ordinarie arbetstid t ex vid chaufförsarbete utanför den ordinarie dagarbetstiden tillämpas lokalt överenskomna ob-tillägg, vanligen de tillägg som gäller inom åkeribranschen enligt det s.k. BA-avtalet”. De terminalarbetare och lastbilschaufförer som utför terminalarbetaruppgifter får lönetillägg när de arbetar eftermiddagspass. I sitt lönesystem har bolaget kallat det tillägget för ”OB-tillägg EM”. Lönetillägget är inte ett OB-tillägg enligt § 4 B Mom 2 i kollektivavtalet. Det är i stället ett lönetillägg som kan jämställas med skifttillägg enligt kollektivavtalet och som är på samma belopp. De lönetillägg som terminalarbetarna fick sammanfaller med de skifttillägg som betalas enligt § 4 C Mom 13 i kollektivavtalet.

Skellefteå hamn

I Skellefteå hamn fanns det under 2014 omkring sju tillsvidareanställda och nio visstidsanställda (blixtar) arbetare.

I Skellefteå hamn är hamnarbetarnas arbetstid förlagd till kl. 6.30–15.00 (förmiddagspass) med möjlighet för bolaget att förlägga arbetstiden till kl. 15.00–23.00 (eftermiddagspass) eller 23.00–6.30 (nattpass). När hamnarbetarna arbetar eftermiddagspass får de FA-tillägg. Det FA-tillägget bolaget betalat är högre än enligt kollektivavtalet.

Terminalarbetarna har sin arbetstid förlagd till kl. 6.30–15.00 (förmiddagspass) med möjlighet för bolaget att förlägga arbetstiden till kl. 13.00–21.00 (eftermiddagspass). När de utför terminalarbetaruppgifter får de lönetillägg när de arbetar eftermiddagspass. I sitt lönesystem har bolaget kallat det tillägget för ”OB-tillägg EM”. Lönetillägget är inte ett OB-tillägg enligt § 4 B Mom 2 i kollektivavtalet. Det är i stället ett lönetillägg som kan jämställas med skifttillägg enligt kollektivavtalet, men på ett högre belopp. Det lönetillägg som terminalarbetarna fick är omkring två kronor högre än det skifttillägg som betalas enligt § 4 C Mom 13 i kollektivavtalet.

Luleå hamn

I Luleå hamn fanns det under 2014 omkring 13 tillsvidareanställda och 35 visstidsanställda (blixtar) arbetare.

I Luleå hamn är hamnarbetarnas arbetstid förlagd till kl. 6.00–14.00 (förmiddagspass) med möjlighet för bolaget att förlägga arbetstiden till kl. 14.00–22.00 (eftermiddagspass) eller 22.00–6.00 (nattpass). När hamnarbetarna arbetar eftermiddagspass får de FA-tillägg. Det FA-tillägg bolaget betalat är högre än enligt kollektivavtalet.

Kalix hamn

I Kalix hamn fanns det under 2014 en tillsvidareanställd och sju visstidsanställda (blixtar) arbetare.

I Kalix hamn är hamnarbetarnas arbetstid förlagd till kl. 6.00–14.30 (förmiddagspass) med möjlighet för bolaget att förlägga arbetstiden till 14.30–23.00 (eftermiddagspass) eller 23.00–6.00 (nattpass). När hamnarbetarna arbetar eftermiddagspass får de FA-tillägg. Det FA-tillägg bolaget betalat är högre än enligt kollektivavtalet.

Bakgrunden till arbetstiderna och betalningen

Bolaget justerade arbetstiderna och ersättningarna 1996 när bolaget införde månadslön. De arbetstider som är aktuella i målet har tillämpats sedan dess. Hamnarbetarna respektive terminalarbetarna och lastbilschaufförerna har också fått FA-tillägg respektive ”OB-tillägg EM” enligt beskrivningen ovan sedan 1996, dvs. i över 20 år. Arbetstidsreglementena och ersättningarna bygger på avtal som bolaget har träffat med Hamnarbetarförbundet.

Anledningen till att bolaget kom överens med Hamnarbetarförbundet i stället för Transport var att samtliga fackligt anslutna arbetare var medlemmar i Hamnarbetarförbundet. Bolaget har behövt diskutera och komma överens med en facklig motpart som representerat arbetstagarna, funnits tillgänglig och varit aktiv på arbetsplatsen samt känt till de lokala förhållandena. Att bolaget kommit överens om arbetstider och ersättningsformer med Hamnarbetarförbundet har både Sveriges Hamnar och Transport hela tiden känt till men inte reagerat mot.

I samband med att bolaget införde månadslön 1996 hade Sveriges Stuvareförbund och Hamnarbetarförbundet ett stort antal förhandlingar. Vid dessa förhandlingar framgick det klart att bolaget hade tidigare lokala överenskommelser om arbetstid och ersättningar med Hamnarbetarförbundet. En förutsättning för förhandlingarna med Hamnarbetarförbundet 1996 var att Sveriges Stuvareförbund skulle godkänna bolagets överenskommelse med Hamnarbetarförbundet. Dåvarande ordföranden för Transport H.W. hölls också informerad om innehållet i förhandlingarna. De

villkor förhandlingarna resulterade i träffades således i full transparens med Sveriges Stuvareförbund och Transport.

Även andra medlemsföretag inom Sveriges Hamnar än bolaget, t.ex. Stockholms Hamn och Karlshamns Hamn, har haft lokala överens-kommelser med Hamnarbetarförbundet om arbetstider m.m. Transport var medvetet och fullt införstått med detta utan att agera. Det var först i mitten av 2000-talet som dessa hamnar konverterade sina lokala överenskommelser med Hamnarbetarförbundet till överenskommelser med Transport.

Jämförelse mellan lokala kollektivavtal

Bolagets verksamhet i Luleå hamn bedrevs tidigare i samverkan med det kommunalägda bolaget Luleå Hamn AB. Luleå Hamn AB är också medlem i Sveriges Hamnar och bundet av kollektivavtalet. Från och med april 2016 tog bolaget över den del av Luleå Hamn AB:s verksamhet som det bolaget drev i den s.k. Victoriahamnen. Övertagandet innebar en verksamhets-övergång enligt 6 b § anställningsskyddslagen.

Bolaget har gjort en jämförelse mellan Luleå Hamn AB:s lokala överens-kommelser med Transport och bolagets lokala överenskommelser med Hamnarbetarförbundet för Luleå hamn. De lokala överenskommelserna med Transport respektive Hamnarbetarförbundet har vuxit fram parallellt under en lång period i samma hamn, under samma centrala avtal och under samma ekonomiska, geografiska och demografiska förhållanden. Bolaget har för 2014 jämfört de enskilda ersättningarna och de totala årslönerna mellan arbetarna i Luleå Hamn AB och bolagets egna arbetare i Luleå hamn. Jämförelsen visar att de båda lokala överenskommelserna är helt jämförbara och likvärdiga. De skillnader som finns är marginella.

Transports lokala avtal med Luleå hamn från den 1 november 2003 avviker från det centrala avtalet i fråga om exempelvis ersättning för förkortad nattvila och rätt att beordra förskjuten arbetstid.

Bolaget har sommaren 2016 till Transports berörda avdelning på Transports begäran översänt en komplett sammanställning av bolagets lokala kollektiv-avtal avseende Luleå Hamn. Transport känner alltså mycket väl till inne-hållet i bolagets lokala kollektivavtal som ligger till grund för jämförelsen.

De lokala överenskommelser bolaget har med Hamnarbetarförbundet för hamnarna i Piteå, Skellefteå och Kalix skiljer sig inte på något avgörande sätt från den lokala överenskommelse bolaget har med Hamnarbetarför-bundet för hamnen i Luleå. Det finns ingen anledning att tro att dessa lokala överenskommelser hade på något avgörande sätt sett annorlunda ut om det hade varit en lokalavdelning inom Transport som förhandlat fram dem i stället för Hamnarbetarförbundets lokalavdelning.

Transport har baserat majoriteten av sina skadeståndsyrkanden på påstå-enden om att bolaget skulle ha gjort ekonomisk förtjänst genom att teckna

lokala kollektivavtal med Hamnarbetarförbundet i stället för Transport. Som framgår av jämförelsen är detta påstående felaktigt.

Yrkandena om skadestånd för påstådda kollektivavtalsbrott

Transport har under den period som är aktuell i målet bara haft en medlem som varit arbetstagare hos bolaget. Medlemmen är dock varken hamn- eller terminalarbetare utan verkstadsarbetare. Han har inte fått något FA-tillägg under perioden och berörs över huvud taget inte av denna tvist. Transport har därmed inte kunnat yrka något ekonomiskt skadestånd i målet och har därför valt att i stället yrka allmänt skadestånd, som till viss del beräknats på ett sätt som är förvillande likt beräkningen av yrkanden om ekonomiskt skadestånd vid kollektivavtalsbrott.

Bolaget har inte gjort någon ekonomisk förtjänst genom den tillämpning som skett. Transport har självt för de flesta svenska hamnar gjort sådana avvikelser från kollektivavtalet som bolaget tillämpat. Bolagets lokala överenskommelser med Hamnarbetarförbundet är helt likvärdiga eller till och med bättre för arbetarna än de lokala överenskommelser Transport träffat. Bolaget har inte gjort någon förtjänst eller obehörig vinst genom att träffa överenskommelserna med Hamnarbetarförbundet.

Att arbetstagarna hos bolaget har arbetat utanför kollektivavtalets ordinarie arbetstid innebär inte att de arbetat övertid. Kollektivavtalet anger inte att arbetsgivaren ska betala övertidsersättning eller kvalificerad övertidsersättning när arbetstagarna inte har arbetat övertid, dvs. för tillsvidareanställda mer än 40 timmar under en vecka och för visstidsanställda blixtar mer än 8 timmar under en dag.

Bolaget har varit i god tro om att den rådande ordningen har varit avtalsenlig och fullt ut accepterad av Transport. Genom att inte vid något tidigare tillfälle ha reagerat eller protesterat mot sakernas tillstånd har Transport varit medvållande till eventuella kollektivavtalsbrott. Den långa period under vilken Transport accepterat sakernas tillstånd måste tillmätas avgörande betydelse. Det bör också beaktas att Transport inte har några medlemmar som berörs av tvisten. Någon egentlig skada har alltså inte drabbat Transport eller någon av dess medlemmar.

Bolaget har utan egen förskyllan hamnat i skottlinjen mellan två fackförbund och har knappast kunnat agera på annat sätt än det gjort. Situationen har varit svåröverblickbar och svårbedömd. Det ligger i sakens natur att bolaget har velat träffa lokala kollektivavtal med den arbetstagarorganisation som faktiskt har medlemmar på bolagets arbetsplatser. Det har inte varit något försök att tillskansa sig ekonomisk förtjänst genom att inte respektera kollektivavtalet. Transport har vägrat att förhandla om lokala överenskommelser. Bolaget har gjort stora ansträngningar genom åren för att hitta lösningar och träffa lokalt kollektivavtal även med Transport. Bolaget har vid flera tillfällen överlämnat avtalsförslag och försökt att träffa en lokal överenskommelse med Transports berörda avdelning. Transport har aldrig återkommit med synpunkter eller egna förslag. Mot bakgrund av detta samt

att det inte ens har gjorts gällande att någon medlem hos Transport har lidit ekonomisk skada på grund av bolagets agerande kan det inte vara skäligt att bolaget ska betala skadestånd till Transport.

Om bolaget hade träffat en lokal överenskommelse med Transport, skulle överenskommelsen sannolikt ha haft ungefär samma villkor som bolagets överenskommelser med Hamnarbetarförbundet.

Preskription

Samtliga Transports yrkanden är preskriberade. Transport har under lång tid haft kännedom om att bolaget träffat överenskommelser med Hamnarbetarförbundet om avvikelser från kollektivavtalet. Enligt kollektivavtalet har Transport haft rätt att när som helst göra framställan om att granska handlingar och bolaget en skyldighet att ”förete avlöningslistor, arbetstidskort, arbetstidsschema samt andra handlingar, som organisationen behöver för att tillvarata medlemmarnas gemensamma intressen i förhållande till arbetsgivaren.”

När nu Transport har valt att yrka ett högt allmänt skadestånd baserat på vidlyftiga helt fiktiva beräkningar av påstådd ekonomisk vinst är det rimligt att bolaget kan göra invändning mot den del av beräkningsgrunden som skulle ha varit preskriberad för den händelse det varit fråga om verklig ekonomisk skada.

Rättslig argumentation

Det finns inte några hinder i lagstiftningen mot att en arbetsgivare binder sig genom kollektivavtal med flera olika fackliga organisationer för ett och samma arbete. Det finns heller inga rättsliga medel för en facklig organisation att hävda ensamrätt i frågan om att teckna kollektivavtal för ett visst arbete, ett visst företag eller en viss bransch.

Principen om att det först träffade kollektivavtalet ska tillämpas på arbetstagarna på arbetsplatsen om kollektivavtalen är oförenliga i fråga om anställningsvillkor har uttryckts i Arbetsdomstolens praxis (AD 1937 nr 149 och AD 1939 nr 24).

Det framgår av 27 § medbestämmandelagen samt AD 1965 nr 28 och AD 1990 nr 48 att lokala kollektivavtal inte får strida mot centrala kollektivavtal som parterna är bundna av. Kollektivavtalet tillåter emellertid lokala avvikelser. Innebörden av kollektivavtalet blir en fråga om kollektivavtalstolkning genom i första hand kollektivavtalets lydelse, därefter vad som är allmänt vedertaget och frågan om passiv accepterat av Transport.

Kollektivavtalet innehåller ingen föreskrift om att lokal förhandlingspart måste vara en avdelning inom Transport. Det har förekommit liknande förhållanden – dvs. avtal med annan lokal part än en avdelning inom Transport – i andra hamnar. I detta fall har det träffats lokala avtal mellan bolaget och Hamnarbetarförbundet under en lång följd av år. Transport har

känt till detta och låtit det ske, se AD 2001 nr 89. Ett förfarande som pågått under ett halvt sekel får anses allmänt vedertaget och känt i branschen.

Det skulle vara ett missbruk av 11 och 38 §§ medbestämmandelagen om bolaget skulle tvingas förhandla med två konkurrerande arbetstagarorganisationer i samma förhandlingsfråga. Transport är visserligen part i kollektivavtalet, men är inte part i de kollektivavtal bolaget har med Hamnarbetarförbundet och dess berörda avdelning. Det skulle vara orimligt om bolaget skulle vara skyldigt att förhandla med en utomstående arbetstagarorganisation (Transport) när den arbetstagarorganisation som har det kollektivavtal som tillämpas och vars medlemmar berörs (Hamnarbetarförbundet) redan har godkänt åtgärden. Det gäller i synnerhet som Transport saknade medlemmar på den berörda arbetsplatsen. Under alla förhållanden är omständigheterna i detta fall sådana att det är skäligt att eventuellt skadestånd helt bortfaller.

Utredningen

Målet har avgjorts efter huvudförhandling. På Transports begäran har vittnesförhör hållits med förbundsombudsmannen P.W., avdelningsombudsmannen P-O.N. och förre förhandlingschefen vid Sveriges Hamnar P.H. På bolagets begäran har förhör under sanningsförsäkran hållits med bolagets VD S.J. samt vittnesförhör hållits med platschefen L-Å.W., tidigare ordföranden vid en av Hamnarbetarförbundets avdelningar H.D., tidigare förhandlingschefen på Sveriges Hamnar J.A. och bolagets löneadministratör C.B. Parterna har åberopat skriftlig bevisning.

Domskäl

Parterna tvistar dels om bolaget har brutit mot bestämmelser i kollektivavtalet om förläggning av arbetstid och betalning av ersättning för övertid, dels om bolaget brutit mot förhandlingsskyldigheten enligt 11 och 38 §§ medbestämmandelagen i samband med att bolaget vid ett tillfälle hyrt in arbetskraft. Transport har yrkat sammanlagt 2,2 miljoner kronor i allmänt skadestånd. Bolaget har framställt en preskriptionsinvändning mot yrkandena om allmänt skadestånd för kollektivavtalsbrott och invändningar mot storleken på eventuella allmänna skadestånd.

Preskriptionsinvändningen

Enligt förhandlingsordningen – och 64 § medbestämmandelagen – ska lokal förhandling påkallas inom fyra månader efter det att parten fått kännedom om den omständighet vartill yrkandet hänför sig och senast inom två år efter det att omständigheten inträffade.

Enligt bolaget har Transport sedan länge känt till de arbetstider och ersättningar som tillämpats i bolagets fyra hamnar enligt överenskommelser med Hamnarbetarförbundet eller dess berörda avdelning.

Enligt Transport är yrkandena om allmänt skadestånd för kollektivavtalsbrott inte preskriberade.

Transports yrkanden om allmänt skadestånd för kollektivavtalsbrott avser den arbetstidsförläggning och den betalning som bolaget gjort tidigast från och med december 2013. Transport har påkallat lokala tvisteförhandlingar som hölls i juni 2015. Yrkandena är därför, enligt Arbetsdomstolens mening, inte preskriberade enligt tvåårsregeln.

Enligt Transport var det först i samband med en avtalskontroll hos bolaget i maj 2015 som Transport fick reda på kollektivavtalsbrotten.

Bolaget har, enligt Arbetsdomstolens mening, inte lyckats bevisa att Transport tidigare än så känt till hur bolaget från och med december 2013 förlagt arbetstiden och betalat, dvs. de omständigheter som yrkandena hänför sig till. Det finns nämligen inget i utredningen som talar för det. Frågan om Transport sedan länge känt till att bolaget haft överenskommelser om förläggning av arbetstid och ersättningar med Hamnarbetarförbundet eller dess berörda avdelning, vilken fråga domstolen återkommer till i annat sammanhang, har inte någon betydelse för bedömningen av preskriptionsfrågan.

Det är Arbetsdomstolens slutsats att Transports yrkanden om allmänt skadestånd för kollektivavtalsbrott inte är preskriberade.

Har bolaget brutit mot kollektivavtalet?

Bolaget har inte ifrågasatt att bolaget i förhållande till Transport varit skyldigt att tillämpa anställningsvillkoren i kollektivavtalet på bolagets samtliga arbetstagare.

<u>När ska övertidsersättning betalas?</u>

Enligt Transport har bolaget brutit mot kollektivavtalet genom att inte betala övertidsersättning enligt § 5 Mom 7 i kollektivavtalet till arbetstagare som utfört arbete utanför den ordinarie dagarbetstiden enligt § 4 A Mom 1 i kollektivavtalet.

Bolaget har invänt att övertidsersättning enligt § 5 Mom 7 i kollektivavtalet bara ska betalas till tillsvidareanställda arbetstagare som arbetat mer än 40 timmar under en helgfri vecka och s.k. blixtar, som är visstidsanställda arbetstagare, som arbetat mer än 8 timmar under en dag. Detta följer enligt bolaget av att övertid enligt § 3 i arbetstidsavtalet i bilaga 3 till kollektivavtalet definieras som den tid som överstiger ordinarie arbetstid (40 timmar per helgfri vecka) och jourtid.

Enligt Transport har arbetstidsavtalet i bilaga 3 till kollektivavtalet ingen betydelse för vilken ersättning som ska betalas för arbete i enlighet med §§ 4 och 5 i själva kollektivavtalet. Transport har också åberopat ett justerat protokoll från en central förhandling i juni 2015 mellan på ena sidan Sveriges Hamnar och Oxelösund AB och på andra sidan Transport som innehåller följande:

> Parterna är […] överens om att blixt ersätts enligt Hamn- och Stuveri-avtalet med timlön helgfri måndag–fredag mellan klockan 7:00–16:30, eller lokal dagarbetstid, och för övrig tid med timlön plus övertids-ersättning.

Någon utredning om vad kollektivavtalsparterna avsett med bestämmelsen i § 5 Mom 7 i kollektivavtalet med betalningsregler vid övertid har inte lagts fram. Arbetsdomstolen är därför vid tolkningen i första hand hänvisad till ordalydelsen och konstruktionen av kollektivavtalet.

I § 4 A Mom 1 i kollektivavtalet anges mellan vilka klockslag måndag–fredag den ordinarie dagarbetstiden förläggs. Av § 4 B, C och D framgår att det, förutom arbete under den ordinarie dagarbetstiden, kan förekomma arbete på annan tid, nämligen schemalagt arbete (§ 4 B), skiftarbete (§ 4 C) respektive förskjutning av ordinarie arbetstid (§ 4 D), om det finns ett lokalt upprättat arbetstidsschema. I § 5 Mom 1–6 i kollektivavtalet finns det bestämmelser om när och hur övertid kan tas ut. I § 5 Mom 7 i kollektiv-avtalet finns så betalningsregler vid övertid. Där finns också definitioner av övertid respektive kvalificerad övertid, som tydligt hänför sig till arbete mellan vissa klockslag (”arbete på måltidsraster och den arbetstid om två timmar, som infaller direkt efter den ordinarie arbetstidens slut eller är skild därifrån endast av måltidsrast” respektive ”all tid som inte är ordinarie tid eller övertid”).

Arbetstidsavtalet i bilaga 3 till kollektivavtalet innehåller inga betalnings-regler. Genom bilagan har kollektivavtalsparterna gjort undantag från arbetstidslagen i dess helhet. Bilagan innehåller bl.a. bestämmelser om arbetstidens och övertidens omfattning, främst under längre beräknings-perioder. I bilagan, som innehåller en hänvisning till bestämmelserna om arbetstidens förläggning i § 4 i själva kollektivavtalet, anges att den ordinarie arbetstiden utgör i genomsnitt 40 timmar per helgfri vecka.

Enligt Arbetsdomstolens mening talar såväl en naturlig läsning av avtals-bestämmelserna som kollektivavtalets konstruktion – med bestämmelser om klockslag och betalning i själva kollektivavtalet och bestämmelser om den totala omfattningen av arbetstiden under främst längre beräkningsperioder i en bilaga – tydligt emot en sådan sammanläggning, kumulation, av defini-tionerna av övertid i arbetstidsavtalet i bilaga 3 till kollektivavtalet respek-tive av övertid/kvalificerad övertid i § 4 Mom 5 i själva kollektivavtalet som bolaget förespråkar. En sådan uppdelning i kollektivavtal av bestämmelser om betalning för övertid respektive om begränsning av arbetstidens/över-tidens omfattning är vanlig. Det vore också ovanligt med kollektivavtals-bestämmelser som innebär att en arbetstagare skulle få extra betalt för att

arbeta en hel arbetsdag utan att få sin schemalagda måltidsrast bara om arbetstagaren skulle komma att arbeta minst 40 timmar samma vecka eller, vid visstidsanställning som blixt, 8 timmar samma arbetsdag.

Arbetsdomstolens slutsats är att kollektivavtalet, i enlighet med Transports tolkning, innebär att en arbetstagare har rätt till betalning för övertid enligt § 5 Mom 7 i kollektivavtalet så snart han eller hon arbetar utanför den ordinarie arbetstid som är tillämplig för arbetstagaren enligt § 4 A–D i kollektivavtalet, dvs. enligt ett lokalt upprättat arbetstidsschema enligt § 4 B–D i kollektivavtalet eller, i avsaknad av ett sådant schema, enligt § 4 A Mom 1 i kollektivavtalet.

Förläggning av arbetstid

Bolaget har inte bestritt att den förläggning av arbetstiden som förekommit, med förläggning av arbetstid till annan tid än måndag–fredag kl. 7.00–16.30 eller med kortare dygnsvila än som föreskrivits, för att vara förenlig med kollektivavtalet förutsatt åtminstone en lokal överenskommelse/ett lokalt upprättat arbetstidsschema. Parterna är överens om att bolaget och Transport eller dess berörda avdelning inte har gjort några lokala överenskommelser om förläggning av arbetstid/lokala arbetstidsscheman.

Enligt Arbetsdomstolens mening kan det hållas för visst att kollektivavtals-parterna, vid avtalstidpunkten, med bestämmelser om att något i fråga om arbetstid kan överenskommas eller upprättas ”lokalt” avsåg sådant som arbetsgivaren och Transports berörda avdelning kommer överens om eller gemensamt upprättar, inte vad arbetsgivaren kunde komma överens om eller upprätta tillsammans med en med Transport konkurrerande arbetstagar-organisation. Det får också anses framgå av bestämmelsernas ordalydelse. Bolaget verkar inte heller vilja göra gällande något annat.

Bolaget har i stället hävdat att Sveriges Hamnar och Transport sedan lång tid känt till och accepterat att bolaget i fråga om arbetstid, med avvikelse från kollektivavtalet, tillämpat överenskommelser mellan bolaget och Hamnarbetarförbundet eller dess berörda avdelning. Därigenom skulle det, enligt bolaget, genom en väl etablerad praxis ha uppkommit en ”retroaktiv gemensam partsvilja”.

Enligt Transport har Sveriges Hamnar och Transport inte godtagit att bolaget tillämpar överenskommelser med Hamnarbetarförbundet som innebär avvikelser från kollektivavtalet. Bolaget har, enligt Transport, visserligen vid olika tillfällen berättat för Transport att bolaget har kollektivavtal och överenskommelser med Hamnarbetarförbundet eller dess berörda avdelning, men Transport har aldrig fått se själva avtalen eller överenskommelserna.

Enligt de flesta av de aktuella kollektivavtalsbestämmelserna – § 4 B om särskild förläggning av arbetstiden, C om skiftarbete och D om förskjutning av ordinarie arbetstid – krävs det att det lokalt upprättade arbetstidsschemat

har föregåtts av överläggningar eller överenskommelse mellan de avtalsslutande parterna, dvs. Sveriges Hamnar och Transport. Parterna är överens om att bolagets schemaläggning inte har föregåtts av några sådana överläggningar eller överenskommelser.

Bolaget verkar inte ha gjort gällande att Sveriges Hamnar och Transport, före denna tvist, känt till och accepterat just de arbetstidsscheman bolaget faktiskt tillämpat. I vart fall ger utredningen inte något stöd för att så varit fallet. Bolagets inställning är i stället, som Arbetsdomstolen uppfattat den, att Sveriges Hamnar och Transport känt till och accepterat att bolaget, med avvikelse från kollektivavtalet, träffar eller upprättar sådana lokala överenskommelser och lokala arbetstidsschema som avses i kollektivavtalet med Hamnarbetarförbundet eller dess berörda avdelning i stället för med Transports berörda avdelning och utan föregående överläggningar eller överenskommelser mellan Sveriges Hamnar och Transport. Bolaget har bevisbördan för sitt påstående i detta avseende. Stränga beviskrav måste ställas på den som påstår något så ovanligt som att en central arbetstagarorganisation skulle ha accepterat att ge upp sitt, och sina avdelningars, inflytande enligt ett centralt kollektivavtal till förmån för en med denna organisation konkurrerande arbetstagarorganisation samt att detta accepterats också av den centrala arbetsgivarparten.

Enligt Arbetsdomstolens mening är det uppenbart att bolaget inte uppfyllt sin bevisbörda. Det får i och för sig anses utrett att Sveriges Hamnar och Transport känt till att bolaget träffat kollektivavtal och överenskommelser med Hamnarbetarförbundet eller dess berörda avdelning. Utredningen ger också vid handen att Sveriges Hamnar och Transport åtminstone borde ha insett att bolaget inte bedrev sin hamnverksamhet genom att betala ersättning för övertid enligt kollektivavtalet för allt arbete på annan tid än måndag–fredag kl. 7.00–16.30. Det har dock inte framkommit något som talar för att Sveriges Hamnar eller Transport – uttryckligen eller tyst – accepterat att bolaget med stöd av överenskommelser med Hamnarbetarförbundet eller dess berörda avdelning avvikit från kollektivavtalet i fråga om arbetstidens förläggning. Redan vad bolaget anfört om att det genom åren vid flera tillfällen försökt träffa överenskommelser med Transport eller dess berörda avdelning talar för att inte ens bolaget då ansett att Transport accepterat att bolaget avvek från kollektivavtalet med stöd av överenskommelser med Hamnarbetarförbundet eller dess berörda avdelning. Det förekommer i utredningen visserligen andrahandsuppgifter om att Transports dåvarande ordförande H.W. 1995 skulle ha varit inblandad i bolagets förhandlingar om kollektivavtal med Hamnarbetarförbundet, som ska ha skötts av en företrädare för numera Sveriges Hamnar, men inte ens dessa uppgifter ger något stöd för att Sveriges Hamnar och Transport accepterat avvikelser från sitt kollektivavtal i fråga om bolagets förläggning av arbetstid med stöd av överenskommelser med Hamnarbetarförbundet eller dess berörda avdelning.

Arbetsdomstolens slutsats

Med stöd av det sagda kommer Arbetsdomstolen till slutsatsen att bolaget har brutit mot kollektivavtalet i enlighet med vad Transport hävdat.

Har bolaget brutit mot förhandlingsskyldigheten enligt 11 och 38 §§ medbestämmandelagen?

Den 27 april 2015 hyrde bolaget in arbetskraft från företaget ISAB i Skellefteå för att utföra arbete med lastning och lossning av ett fartyg i hamnen i Skellefteå. Transport har inte ifrågasatt bolagets uppgifter om att inhyrningen avsåg ett mindre antal arbetstagare under fem dagar. Bolaget förhandlade inte med Transport inför inhyrningen. Parterna är överens om att bolaget haft åtminstone en medlem i Transport anställd.

Enligt Transport har bolaget inför inhyrningen haft förhandlingsskyldighet enligt 11 § medbestämmandelagen, eftersom beslut om att hyra in personal i stället för att låta egna arbetstagare utföra det aktuella arbetet är en sådan viktigare förändring av verksamheten som en arbetstagarorganisation typiskt sett vill förhandla om.

Bolaget har, förutom annat, invänt att inhyrningen inte inneburit en sådan viktigare förändring av verksamheten att bolaget haft förhandlingsskyldighet enligt 11 § medbestämmandelagen.

Det har inte framkommit annat än att inhyrningen var en enstaka tillfällig åtgärd. Enligt Arbetsdomstolens bedömning har den tillfälliga inhyrningen av ett mindre antal arbetstagare under fem dagar för lastning och lossning av ett enda fartyg inte inneburit en sådan viktigare förändring av bolagets verksamhet som avses i 11 § medbestämmandelagen. Bolaget har alltså inte brutit mot den paragrafen.

Transport har vidare gjort gällande att bolaget inför inhyrningen varit skyldigt att förhandla med Transport enligt 38 § medbestämmandelagen.

Bolaget har inte ifrågasatt att situationen i och för sig varit sådan att det funnits förhandlingsskyldighet enligt 38 § medbestämmandelagen gentemot Transport, men invänt att Transport avstått från sin rätt att få förhandla enligt den paragrafen och att Transport i vart fall regelmässigt avstått från förhandling när det gällt tillfällig inhyrning av personal och därigenom tidigare godtagit en sådan åtgärd.

Transport har bestritt att Transport avstått från sin förhandlingsrätt. Transport har vidare bestritt att Transport regelmässigt avstått från förhandling vid tillfällig inhyrning av personal. Transport har dock vidgått att Transport godtagit att inlåning av personal från ett bolag som omfattas av kollektivavtalet till ett annat bolag som också omfattas av kollektivavtalet sker utan förhandling enligt 38 § medbestämmandelagen, men invänt att det aktuella företaget inte omfattades av kollektivavtalet, vilken uppgift bolaget inte ifrågasatt.

Enligt Arbetsdomstolens bedömning saknas det stöd i utredningen för bolagets uppfattning att Transport generellt avstått från sin förhandlingsrätt. Inte heller ger utredningen något stöd för att den aktuella inhyrningen, från ett företag som inte var bundet av kollektivavtalet, i allt väsentligt motsvarade någon åtgärd som tidigare hade godtagits av Transport. Arbetsdomstolens slutsats är därmed att bolaget brutit mot sin förhandlingsskyldighet enligt 38 § medbestämmandelagen i förhållande till Transport. Vad bolaget anfört om att det vore orimligt om bolaget skulle vara skyldigt att förhandla med Transport trots att Hamnarbetarförbundet, vars medlemmar berördes, godtagit åtgärden och avstått från förhandling (jämför AD 1993 nr 24) och trots att Transport, enligt bolaget, inte hade någon medlem på det aktuella arbetsstället förändrar inte den slutsatsen.

Skadestånd

Arbetsdomstolen har i det föregående kommit fram till att bolaget brutit mot kollektivavtalet i enlighet med vad Transport hävdat och att bolaget dessutom brutit mot 38 § medbestämmandelagen i förhållande till Transport vid ett tillfälle. Bolaget är därför skyldigt att betala Transport allmänt skadestånd. Något skäl för att i någon del låta skadeståndet helt falla bort finns inte.

Transport har yrkat sammanlagt 2 miljoner kronor i allmänt skadestånd för kollektivavtalsbrotten, varav 1,5 miljoner kronor avser brotten mot bestämmelserna i § 5 Mom 7 i kollektivavtalet med betalningsregler vid övertid, och 200 000 kr i allmänt skadestånd för brott mot förhandlingsskyldighet. Transport har beräknat de yrkade beloppen för brotten mot betalningsreglerna vid övertid med ledning av den förtjänst Transport uppskattat att bolaget gjort genom att inte tillämpa reglerna. Bolaget har på sin sida presenterat en jämförelse mellan den ersättning bolaget betalat för arbete i Luleå hamn och den ersättning som skulle ha betalats vid tillämpning av en lokal överenskommelse som ett annat bolag träffat med Transports berörda avdelning för arbete i samma hamn.

Det allmänna skadeståndets uppgift är att, när det behövs, effektivt avhålla från avsteg från vad lag och avtal innehåller. En viktig princip har angetts vara att det inte i något fall ska te sig lönsamt för en arbetsgivare att sätta arbetstagarnas rätt åt sidan från vad lag och avtal innehåller (bl.a. prop. 1975/76:105 bil. 1 s. 302). I enlighet med detta synsätt har Arbetsdomstolen i några fall dömt ut allmänt skadestånd med ett belopp beräknat på den vinst som arbetsgivaren ansetts ha gjort genom en oriktig tillämpning av regler om övertidsersättning (AD 1982 nr 114 och AD 2001 nr 82). Av domstolens praxis framgår emellertid att även när det är bevisat att arbetsgivaren gjort en vinst genom en oriktig lag- eller avtalstillämpning måste skadeståndsbedömningen på sedvanligt sätt ske efter en helhetsbedömning av samtliga omständigheter i målet (AD 2009 nr 54 och AD 2013 nr 92).

Arbetsdomstolen anser att det i detta fall bör fastställas ett gemensamt belopp i allmänt skadestånd för kollektivavtalsbrotten efter en helhetsbedömning av samtliga omständigheter i målet, utan försök att mer eller mindre exakt uppskatta någon ”vinst” för bolaget. Arbetsdomstolen anser sig nämligen ha anledning att utgå från att kollektivavtalsparterna, när de utformade de omfattande möjligheterna till lokal anpassning av arbetstidens förläggning och betalningsreglerna för övertid, inte förutsåg att sådan hamnverksamhet som bolaget bedriver skulle i praktiken bedrivas någon längre tid utan sådan lokal anpassning och med betalning för övertid för allt arbete under annan tid än måndag–fredag kl. 7.00–16.30. Å andra sidan kan den av bolaget gjorda jämförelsen inte heller anses ge ledning för bedömningen av skadeståndsbeloppets storlek, eftersom den bl.a. inte beaktar att möjligheterna till lokal anpassning, i kombination med betalningsreglerna vid övertid, ger arbetstagarsidan – och i vissa fall Sveriges Hamnar – en betydande möjlighet att påverka arbetsförhållandena i hamnarna som Transport och dess berörda avdelning gått miste om genom bolagets kollektivavtalsbrott.

Vid helhetsbedömningen beaktar Arbetsdomstolen – förutom den nyss nämnda mistade möjligheten till inflytande – bl.a. följande. Det har varit fråga om flagranta brott mot viktiga bestämmelser i kollektivavtalet om förläggning av arbetstid och ersättning utöver grundlönen, som inneburit att kollektivavtalet i dessa hänseenden inte fått något nämnvärt genomslag i bolagets fyra hamnar för ett betydande antal berörda arbetstagare. Arbetsdomstolen kan inte dra annan slutsats av utredningen, inte minst vad bolaget självt anfört, än att bolaget medvetet brutit mot kollektivavtalet. Av bolagets egen redogörelse framgår att motsvarande förhållanden som omfattas av yrkandena avseende kollektivavtalsbrott, från och med tidigast december 2013, förekommit under lång tid dessförinnan och fortfarande finns. Att Transport knappt har några medlemmar hos bolaget bör inte i detta fall påverka skadeståndsbedömningen. Det allmänna skadeståndet måste, enligt Arbetsdomstolens mening, sättas på en så avskräckande hög nivå att bolaget, trots eventuella förpliktelser mot Hamnarbetarförbundet, inte frestas att framhärda med brott mot det kollektivavtal bolaget åtagit sig att följa, med ett ännu mer kännbart allmänt skadestånd som trolig följd. Eftersom bolaget brutit mot kollektivavtalsbestämmelser som ersatt arbetstidslagens bestämmelser om dygnsvila, bör även den lagens bestämmelser om sanktionsavgifter beaktas (AD 2003 nr 17) trots att parterna i detta fall inte lämnat tillräckliga uppgifter för en exakt beräkning. Det gäller även om bolaget kan ha följt ett annat kollektivavtal som också har ersatt arbetstidslagens bestämmelser om dygnsvila.

Arbetsdomstolen anser att det allmänna skadeståndet för kollektivavtalsbrotten ska bestämmas till ett gemensamt belopp om 550 000 kr.

Det allmänna skadeståndet för brottet mot förhandlingsskyldigheten enligt 38 § medbestämmandelagen bör, enligt Arbetsdomstolens mening, bestämmas till 50 000 kr.

Rättegångskostnader

Arbetsdomstolen har kommit fram till att bolaget, som inte gått med på att betala något skadestånd över huvud taget, är skyldigt att betala allmänt skadestånd i alla de avseenden Transport hävdat, utom såvitt avser brott mot 11 § medbestämmandelagen, och att Transport ska få 600 000 kr i allmänt skadestånd mot yrkade 2,2 miljoner kronor. Bolaget har som skäligt i och för sig vitsordat vad Transport begärt för rättegångskostnader, 397 326 kr, varav 390 500 kr avser ombudsarvode inklusive moms.

När det är fråga om att skönsmässigt bestämma ett allmänt skadestånd brukar det normalt inte påverka fördelningen av rättegångskostnaderna att den som fått något inte fått allt det den yrkat. Den som fått allmänt skadestånd, trots att motparten inte gått med på att betala något alls, betraktas som huvudregel ändå som vinnande part, om tvisten i huvudsak gällt annat än just storleken på det allmänna skadeståndet. I detta fall har den reella tvisten emellertid gällt inte bara om det finns skyldighet att betala skadestånd utan också skadeståndsbeloppets storlek, och både Transport och bolaget har lagt fram utredning och argumenterat i fråga om hur stort skadeståndet bör bli. Transport har bara förlorat lite i fråga om skadeståndsskyldigheten i sig, men fått endast drygt en fjärdedel av det sammanlagda skadeståndsbelopp som slutligen yrkats. Vid en samlad bedömning anser Arbetsdomstolen att Transport vunnit mest så att Transport bör få 303 465 kr för rättegångskostnader.

Trots att Sveriges Hamnar inledningsvis fört talan i målet, genom att komma in med svaromål, bör skäligen bolaget ensamt få betala Transport det beloppet, med ränta enligt lag.

Domslut

1. Arbetsdomstolen förpliktar ShoreLink AB att till Svenska Transportarbetareförbundet betala allmänt skadestånd för kollektivavtalsbrott med 550 000 kr, med ränta enligt 6 § räntelagen från den 15 oktober 2015 till dess betalning sker.

2. Arbetsdomstolen förpliktar ShoreLink AB att till Svenska Transportarbetareförbundet betala allmänt skadestånd för brott mot 38 § medbestämmandelagen med 50 000 kr, med ränta enligt 6 § räntelagen från den 15 oktober 2015 till dess betalning sker.

3. ShoreLink AB ska ersätta Svenska Transportarbetareförbundet för rättegångskostnader med 303 465 kr, varav 300 000 kr för ombudsarvode inklusive moms, med ränta enligt 6 § räntelagen på det förstnämnda beloppet från dagen för denna dom till dess betalning sker.

Ledamöter: Sören Öman, Håkan Lundquist, Berndt Molin, Karl Olof Stenqvist, Elisabeth Ankarcrona, Carina Lindberg och Erland Olauson. Enhälligt.

Rättssekreterare: Per Fabricius