

En arbetstagarorganisation har vid tre tillfällen varslat om stridsåtgärder utan att iaktta varselfristen om sju arbetsdagar i 45 § medbestämmandelagen. Enligt Arbetsdomstolen har det inte funnits giltigt hinder mot att varsla och därmed iaktta varselfristen, vilket innebär att arbetstagarorganisationen är skadeståndsskyldig i förhållande till arbetsgivarorganisationen. Däremot har arbetstagarorganisation inte varit skyldig att varsla den berörda arbetsgivaren och ett yrkande om skadestånd till arbetsgivaren har avslagits.

ARBETSDOMSTOLEN

DOM
2021-08-18
StockholmDom nr 36/21
Mål nr A 77/20

KÄRANDE

Sveriges Hamnar, Box 5384, 102 49 Stockholm
Ombud: arbetsrättschefen Jan Bergman, Transportföretagen TF AB,
Box 5384, 102 49 Stockholm

SVARANDE

Svenska Hamnarbetarförbundet, Sydatlanten 15, 418 34 Göteborg
Ombud: advokaten Anders Karlsson, Advokatfirman Axelsson & Karlsson
AB, Box 3388, 103 68 Stockholm

SAKEN

brott mot varselskyldighet enligt 45 § medbestämmandelagen

Bakgrund

Mellan Sveriges Hamnar och Svenska Hamnarbetarförbundet (förbundet) gäller kollektivavtal. Sveriges Hamnar är även bundet av kollektivavtal med Svenska Transportarbetareförbundet (Transport). APM Terminals Gothenburg AB (APM) är medlem i Sveriges Hamnar.

Under våren 2020 pågick en konflikt mellan den portugisiska hamnarbetarorganisationen SEAL och Lissabons hamn. Den 30 mars 2020 varslade SEAL om stridsåtgärder för perioden 14 april–1 juni 2020. Till följd av covid-19-pandemin suspenderade emellertid den portugisiska regeringen rätten att vidta stridsåtgärder till den 3 maj 2020, då stridsåtgärderna återupptogs.

Förbundet varslade vid tre tillfällen – den 13, 14 och 25 maj 2020 – om sympatiåtgärder. Åtgärderna bestod i korthet av att allt lossnings- och lastningsarbete på två fartyg skulle försättas i blockad i svenska hamnar. Det första varslet avsåg fartyget Wes Janine och det andra fartyget Wes Gesa. Det tredje varslet avsåg en förlängning av stridsåtgärderna.

Enligt 45 § medbestämmandelagen ska en arbetstagarorganisation som avser att vidta en stridsåtgärd eller att utvidga en pågående stridsåtgärd, skriftligen varsla motparten och Medlingsinstitutet minst sju arbetsdagar i förväg. Varslet ska innehålla uppgift om anledningen till stridsåtgärden och stridsåtgärdens omfattning. Varselskyldigheten gäller inte om det finns giltigt hinder mot att varsla.

Inget av förbundets tre varsel lämnades med iakttagande av varselfristen. Parterna är oense om det funnits giltigt hinder mot att varsla minst sju arbetsdagar i förväg. Vidare är parterna oense om 45 § medbestämmandelagen var tillämplig på varslet den 25 maj 2020 samt om detta varsel var tillräckligt tydligt avseende omfattningen av stridsåtgärderna. För det fall förbundet skulle ha brutit mot 45 § medbestämmandelagen, är parterna oense om APM är berättigad till skadestånd.

Yrkanden m.m.

Sveriges Hamnar har yrkat att Arbetsdomstolen ska förplikta förbundet att betala allmänt skadestånd

- a) till Sveriges Hamnar med 225 000 kr, jämte ränta enligt 6 § räntelagen från dagen för delgivning av stämning (den 8 juli 2020) till dess betalning sker, samt
- b) till APM Terminals Gothenburg AB med 225 000 kr, jämte ränta enligt 6 § räntelagen från dagen för delgivning av stämning (den 8 juli 2020) till dess betalning sker.

Förbundet har bestritt yrkandena och inte vitsordat något belopp. Sättet att beräkna ränta har vitsordats.

Parterna har yrkat ersättning för rättegångskostnader.

Parterna har till utveckling av sin talan anfört i huvudsak följande.

Sveriges Hamnar

Sammanfattning av grunderna

Förbundet har vid tre tillfällen – den 13, 14 och 25 maj 2020 – varslat Sveriges Hamnar och APM om stridsåtgärder, och därefter genomfört åtgärderna utan att iaktta en frist om minst sju arbetsdagar. Det har inte funnits giltigt hinder mot att iaktta varselfristen. Vidare var varslet den 25 maj 2020 delvis otydligt avseende omfattningen av stridsåtgärden.

Genom att inte iaktta varselfristen och, beträffande varslet den 25 maj, att inte tydligt ange stridsåtgärdernas omfattning har förbundet brutit mot 45 § medbestämmandelagen och är skyldigt att betala allmänt skadestånd till Sveriges Hamnar och APM.

De yrkade beloppen är jämnt fördelade på de tre tillfällena med 75 000 kr per varsel och part.

Varslen

Den 13 maj 2020 varslade förbundet om sympatiåtgärder. I varslet angavs följande.

Svenska Hamnarbetarförbundet varslar om sympatiåtgärder enligt MBL § 45 mot Fartyget Wes Janine med IMO nummer 9504073.

På grund av att särskilda omständigheter föreligger medges inte normal varseltid i enlighet med § 45 i MBL. Hemställan om sympatiåtgärder från hamnarbetarfacket SEAL ankom till Sv. Hamnarbetarförbundet idag, den 13 maj 2020 och har inte kunnat förutses.

Konfliktens omfattning

Sympatiåtgärden innebär att Sv. Hamnarbetarförbundet lägger allt lossnings och lastningsarbete på fartyget Wes Janine i blockad i svenska hamnar från den 13 maj 2020 kl 1800 och gäller tillsvidare. Gods som lossats eller skall lastas på Wes Janine kommer att blockeras i Sveriges hamnar.

Konfliktens orsak

Fartyget Wes Janine har i Lissabon blivit lastad och lossad av strejkbrytare utan kollektivavtal för att tränga undan registrerade hamnarbetare under pågående konflikt.

[...]

Efter invändning från Sveriges Hamnar förklarade förbundet att konflikten gällde till den 1 juni 2020 kl. 00.01.

Den 14 maj 2020 varslade förbundet om ytterligare en sympatiåtgärd. I varslet angavs följande.

Svenska Hamnarbetarförbundet varslar om sympatiåtgärder enligt MBL § 45 mot Fartyget Wes Gesa med IMO nummer 9504061.

På grund av att särskilda omständigheter föreligger medges inte normal varseltid i enlighet med § 45 i MBL. Hemställan om sympatiåtgärder från hamnarbetarfacket SEAL ankom till Sv. Hamnarbetarförbundet idag, den 14 maj 2020 och har inte kunnat förutses.

Konfliktens omfattning

Sympatiåtgärden innebär att Sv. Hamnarbetarförbundet lägger allt lossnings och lastningsarbete på fartyget Wes Gesa i blockad i svenska hamnar från den 20 maj 2020 kl 15.00 och gäller till den 1 juni 2020 kl 00.01. Gods som lossats eller skall lastas på Wes Gesa kommer att blockeras i Sveriges hamnar.

Konfliktens orsak

Fartyget Wes Gesa har i Lissabon blivit lastad och lossad av strejkbrytare utan kollektivavtal för att tränga undan registrerade hamnarbetare under pågående konflikt.

[...]

Den 25 maj 2020 varslade förbundet om fortsatta sympatiåtgärder enligt följande.

Svenska Hamnarbetarförbundet varslar om fortsatta sympatiåtgärder mot fartyget Wes Gesa [...] och Wes Janine [...].

Med anledning av att primärkonflikten förlängts i Lissabon så varslar Svenska Hamnarbetarförbundet om fortsatt blockad av fartygen som lastas av strejkbrytare i Lissabon, i enlighet med tidigare översända varsel 2020-05-13 och 2020-05-14. I dagsläget tror vi att det endast rör sig om fartygen Wes Gesa och Wes Janine. Blockaden är förlängd till 2020-07-06 klockan 00.01.

[...]

Sveriges Hamnar gjorde invändningar mot varslen. Förbundet svarade på invändningarna och genomförde därefter de varslade stridsåtgärderna.

Förbundet har brutit mot varselskyldigheten

Allmänna invändningar

När förbundet varslade om sympatiåtgärder hade förbundet under en tid känt till den pågående primärkonflikten i Lissabon. Eftersom rätten att vidta sympatiåtgärder inte förutsätter en begäran från någon av parterna i primärkonflikten, så har det inte funnits något hinder för förbundet att varsla om sympatiåtgärder så snart förbundet fått vetskap om primärkonflikten och beslut fattats i behörig ordning om att stödja denna. I vart fall utgör de begäranden som förbundet mottagit från SEAL inte giltiga skäl att inte iakttä varselfristen.

SEAL uppmanade redan den 5 maj 2020 till internationell solidaritet med anledning av primärkonflikten via den internationella hamnarbetarorganisationen IDC:s Facebook-sida. Förbundet är medlem i IDC och har gjort inlägg på IDC:s Facebook-sida den 13 och 20 maj. Härav måste slutsatsen dras att förbundet känt till konflikten i Lissabon och att SEAL:s uppmanade till solidaritetshandlingar långt före den 13 maj 2020. Eftersom SEAL uppmanade till solidaritetshandlingar den 5 maj 2020 är förbundets påstående om att sympatiåtgärder inte har kunnat vidtas innan detta begärdes av SEAL den 13 maj 2020 även fel i sak.

För att kunna vidta sympatiåtgärder till primärkonflikten har förbundet inte varit beroende av att peka ut enskilda fartyg eller företag och i vart fall inte endast de fartyg som lastats av s.k. strejkbrytare. Fartygen Wes Janine och

Wes Gesa går på rutten med regelbundna ankomster till svenska hamnar, vilket förbundet haft kännedom om eller kunnat skaffa sig kännedom om. Stridsåtgärden hade därför kunnat utlösas vid nästföljande ankomst till Sverige. Sympatiåtgärder kan utlösas på vilket sätt som helst och förbundet hade kunnat välja att vidta andra stridsåtgärder än att blockera arbete med just Wes Janine och Wes Gesa.

Inget av varslen har varit begränsat till ett specifikt anlop för respektive fartyg, utan gällt alla anlop under en period. Eftersom stridsåtgärdena även avsett framtida anlop vid svensk hamn, har varslen inte varit begränsade till att visst gods lastats av s.k. strejkbrytare. För genomförandet av stridsåtgärder har det därmed inte haft någon betydelse för förbundet om aktuellt fartyg fraktade gods som lastats av s.k. strejkbrytare eller inte. Mot bakgrund av varslens utformning har förbundet vidare räknat med att fartygen skulle anlöpa svenska hamnar vid flera tillfällen under de perioder varslen avsåg. Förbundet har därför haft möjlighet att iaktta varselfristen genom att varsla om sympatiåtgärder nästa gång respektive fartyg, eller något annat fartyg på samma slinga, ankom svensk hamn. Det har även varit möjligt att uttrycka sympati på annat sätt och samtidigt iaktta varselfristen.

Inte i något av fallen har giltigt hinder mot att iaktta varselskyldigheten förelagat i den bemärkelsen att stridsåtgärder hade blivit meningslösa om fristen hade iakttagits.

Varslen den 13 och 14 maj 2020

Förbundet har inte iakttagit varselfristen om sju arbetsdagar. Det första varslat har lämnats samma dag som stridsåtgärdena påbörjades och det andra varslat har lämnats sex kalenderdagar innan stridsåtgärdena påbörjades. Det görs inte gällande att dessa varsel har brister i fråga om omfattningen.

Förbundet tidsbegränsade varslat till den 1 juni 2020 först efter att Sveriges Hamnar hade påtalat att ett varsel om konfliktåtgärder utan en tidsmässig bortre gräns innebar att varslets omfattning var oklart. Av ett brev från SEAL, som bifogats varslat, framgår tydligt att primärkonflikten skulle gälla från den 14 april till den 1 juni 2020.

Varslet den 25 maj 2020 (förlängning av stridsåtgärdena)

Förbundet har inte iakttagit varselfristen om sju arbetsdagar. Blockaden av båda fartygen skulle ha pågått till den 1 juni 2020 och förbundet varslade den 25 maj om förlängning till den 6 juli. Genom varslat den 25 maj 2020 förlängdes blockaden alltså med drygt fem veckor, vilket var mer än en fördubbling av de tidigare varslen. Därutöver innebar varslat att andra fartyg än Wes Gesa och Wes Janine kunde komma att omfattas av stridsåtgärder. Det går inte för Sveriges Hamnar eller APM att förutse vilka fartyg som är lastade av strejkbrytare utan de är beroende av ett besked härom från

förbundet. Såsom varslet är formulerat har Sveriges Hamnar och dess medlemsföretag ingen eller ringa möjlighet att förutse i vilka situationer stridsåtgärder kommer att verkställas och har till följd därav svårt att vidta motåtgärder mot stridsåtgärder. Förändringarna utgör inte justeringar av tidigare varsel om stridsåtgärder utan är väsentliga utökningar och utgör därför nya stridsåtgärder. I vart fall har det handlat om en sådan utvidgning av befintliga stridsåtgärder som kräver ett nytt varsel.

Innehållet strider således mot den lagstadgade skyldigheten att ange stridsåtgärdens omfattning. Sveriges Hamnar har påpekat dessa brister i tydligheten i en varselinvändning den 26 maj 2020 utan att förbundet har vidtagit förtydliganden eller korrigeringar. En varselinvändning har dock ingen betydelse för bedömningen av om varslet varit korrekt utformat. Att arbetsgivarparterna i varselinvändningen avseende varslet den 25 maj 2020 inte specifikt har angett att innehållet utöver andra brister är oklart saknar alltså rättslig betydelse.

Förbundets kännedom om fartygens rutter

Förbundet har haft god kännedom om att fartygen Wes Janine och Wes Gesa gick på en slinga och återkommande anlöpte hamnarna i Lissabon och Göteborg.

Frakt av gods till sjöss är regelmässigt en del av en längre transport av godset. Godset ska så gott som alltid efter omlastning vidaretransporteras med lastbil eller järnväg innan godset når beställaren. Dessa transporter måste samordnas och beställas i förväg och kan inte dirigeras om utan påtagliga störningar. Fartygen går därför på i förväg bestämda slingor med relativt stor regelbundenhet, även om godstrafik inte håller samma regelbundenhet som färjetrafik, och kan av affärsmässiga skäl inte avvika från dessa slingor.

Det internationella positioneringssystemet AIS (Automatic Identification System) används av i stort sett alla fartyg i kommersiell trafik. Med hjälp av avgiftsfria hemsidor, t.ex. [vesselfinder.com](https://www.vesselfinder.com) eller [marinetraffic.com](https://www.marinetraffic.com), eller avgiftsfria appar kan ett fartygs position, dess tidigare anlöp och närmast kommande anlöp utläsas. Det är vanligt att dessa hemsidor eller appar används av personalen hos APM. Via sökningar på rederiers hemsidor eller googlesökningar kan information om vilka fartyg olika rederier har och vilka slingor som trafikeras enkelt erhållas. Till APM:s hamn i Göteborg anlöper cirka tio fartyg i veckan och nästan alla går i slingor. Det internationella rederiet ONE har under flera år anlöpt Göteborg så gott som en gång i veckan på en slinga där bl.a. Lissabon och Göteborg ingår. Detta är allmänt känt och har inte ändrats sedan åtminstone 2019. Sedan början av mars 2020 går endast Wes Janine, Wes Gesa och ett ytterligare fartyg på slingan. Slingan är på totalt 21 dagar vilket innebär att ONE:s fartyg ankommer till Göteborg en gång i veckan, vanligen på torsdagar. Information om ONE:s slingor och fartygsflotta finns allmänt via rederiets hemsida. Antalet fartyg som anlöper APM är inte fler än att förbundet förväntas ha kännedom om olika rederiers fartygs ankomstdagar, även om det är med Transport som

APM förhandlar de skiftscheman som ska gälla. Nästan alla fartyg som går i slingor gör detta för perioder om åtskilliga månader eller år. Kunskapen bland dem som arbetar i hamnen är därför god i fråga om vilka fartyg som regelbundet ankommer hamnen. Hamnarbetarna vet t.ex. vilka fördelar och brister som är förenade med att arbeta mot varje specifikt fartyg.

Förbundet och dess medlemmar måste alltså ha haft god kännedom om Wes Janines och Wes Gesas slinga vid tidpunkten för varslen.

Även APM är motpart

Förbundet ska betala allmänt skadestånd till APM, eftersom även APM är att betrakta som motpart. Det kan inte utläsas av 45 § medbestämmandelagen att det endast är arbetsgivarorganisationen som ska varslas. Det är APM som har drabbats av stridsåtgärden och därför haft rätt till ett varsel med klart innehåll med sju dagars framförhållning. Bolaget har med kort varsel tvingats lösa de behov av extra arbetskraft, till extra kostnader, som uppstod till följd av de vidtagna stridsåtgärderna.

Förbundet har inte bara varslat Sveriges Hamnar utan även APM. Samtliga tre varsel har även tillställts APM via mejl. Förbundet har i vart fall genom detta agerande gjort APM till motpart och därmed har samma skyldigheter att följa varselreglerna förelegat gentemot APM.

Under alla förhållanden är skadeståndsskyldighet enligt 54 § medbestämmandelagen inte begränsad till den part som varselskyldighet föreligger mot utan även annan part som lidit skada till följd av en bristfällig tillämpning av lagen är berättigad till skadestånd. Genom att inte iaktta varselfristen och inte iaktta tydlighet i fråga om omfattningen av varslat har förbundet orsakat APM skada som det ska förpliktas utge ersättning för.

Rättslig argumentation

Ett av syftena med bestämmelsen om varselskyldighet i 45 § medbestämmandelagen är att säkerställa att motparten får rimlig tid att förbereda sig inför en konflikt och att överväga motåtgärder. Denne måste alltså kunna överblicka omfattningen av stridsåtgärderna.

Det kan inte ha varit lagstiftarens avsikt att undantaget från varselskyldigheten skulle gälla i en situation som den i detta mål. Det som lagstiftaren, med den hänvisning till sjöfarten som förbundet hänför sig till, torde ha avsett är att varseltiden i vissa situationer inte behöver iakttas när en svensk fackförening kräver kollektivavtal med en utländsk redare i syfte att reglera anställnings- och arbetsvillkoren ombord på fartyget och då fartyget har kort liggtid i hamn.

I det aktuella fallet har det inte funnits giltigt hinder vid något tillfälle. Det vore stötande för rättsmedvetandet om sättet förbundet har valt att formulera sina varsel skulle tillåtas utgöra skäl för att inte iaktta varselfristen, vilket

skulle innebära att den konfliktdrabbade undandras möjligheten att vidta motåtgärder.

Beträffande nivån på det yrkade skadeståndet så dömdes ett fackförbund i AD 2016 nr 13 att betala 70 000 kr för brott mot varselskyldigheten vid ett tillfälle. Det nu yrkade skadeståndet om 75 000 kr per tillfälle överstiger alltså inte kraftigt vad som framgår av praxis. Vid bedömningen av skadeståndet ska beaktas att förbundet vidtog stridsåtgärder utan att ge Sveriges Hamnar och APM möjlighet att förbereda sig eller vidta motåtgärder. Att fartygen trots stridsåtgärder ändå kunde lossas och lastas var inget som förlöpte problemfritt och ska inte tillskrivas förbundet och därför inte inverka på skadeståndsnivån.

Förbundet

Sammanfattning av grunderna

Förbundet har varslat om stridsåtgärder den 13 och 14 maj 2020 samt om förlängning av stridsåtgärder den 25 maj 2020. Varslen har föranletts av en begäran om sympatiåtgärder från det portugisiska hamnarbetarfacket SEAL med anledning av en primärkonflikt i Lissabons hamn.

Det har vid alla tre varslen funnits giltigt hinder mot att varsla om stridsåtgärder minst sju arbetsdagar i förväg.

Varslet om förlängning den 25 maj 2020 innebar vidare endast en justering av tiden för stridsåtgärder. Det var inte att betrakta som ett nytt varsel och omfattades därför inte av kravet på att iakttä en varselfrist.

Varslet den 25 maj var tillräckligt tydligt till sin omfattning.

En arbetstagarorganisation är enligt 45 § medbestämmandelagen skyldig att varsla arbetsgivarorganisationen, inte organisationens medlemmar. Förbundet har varslat Sveriges Hamnar. Eventuellt allmänt skadestånd för brott mot varselskyldigheten kan således endast tilldömas Sveriges Hamnar och inte APM.

Förbundet har alltså inte i något fall brutit mot 45 § medbestämmandelagen och är därmed inte skyldigt att betala skadestånd till Sveriges Hamnar och APM.

Förbundet har inte brutit mot varselskyldigheten

Allmänt om varslen

Förbundet har varslat om sympatiåtgärder för att stödja SEAL i konflikten i Lissabons hamn, sedan SEAL efterfrågat sådana åtgärder avseende två turer för fartygen Wes Janine och Wes Gesa. Fartygen hade lastats av strejkbrötare som inte arbetade under gällande kollektivavtal i Lissabons hamn.

Att vidta sympatiåtgärder utan begäran från den fackliga organisation som utlöst primäråtgärden utgör ett otillåtet ingrepp i organisationens egna förhandlingar. Förbundet har således inte haft möjlighet att varsla om sympatiåtgärder bara av den anledningen att en primär stridsåtgärd har pågått i Lissabon.

Förbundet har i samtliga fall varslat om sympatiåtgärder samma dag som förbundet från SEAL fick begäran om sådana åtgärder (den 13 och 14 maj 2020) respektive information om att primärkonflikten förlängts och att sympatiåtgärderna mot Wes Janine och Wes Gesa skulle förlängas (den 25 maj 2020). Beslutet att förlänga primärkonflikten och hemställa om att förlänga sympatiåtgärderna den 25 maj 2020 tog förbundet del av per telefon. Fartygen har därefter anläppt Göteborgs hamn inom tidsfrister som understigit sju arbetsdagar.

Den internationella federationen IDC, där SEAL och förbundet ingår, har ca 150 000 medlemmar över hela världen. Medlemmarna har pågående konflikter med arbetsgivare från tid till annan. Inget medlemsförbund genomför sympatiåtgärder utan begäran från förbundet i primärkonflikten. Inte ens vid en sådan begäran är förbundet skyldigt att vidta sympatiåtgärder.

På grund av pågående arbetsmarknadskonflikt i Portugal, och med anledning av begäran om solidaritet, översände förbundet 10 000 € till SEAL. Att uppmärksamma en systerorganisations begäran om solidaritet innebär inte att man som facklig organisation automatiskt vidtar stridsåtgärder. Nu aktuella stridsåtgärder har riktat sig mot två fartyg, Wes Janine och Wes Gesa, av uteslutande en anledning; båda fartygen blev lastade av strejkbrytare den 4 maj respektive den 12 maj 2020. Stridsåtgärden har således inte varit riktad mot rederiet eller mot fartygen som sådana. Därför saknar nu aktuella fartygs eventuella senare anlop till Göteborg eller till någon annan svensk hamn, relevans.

Att stridsåtgärderna riktade sig mot en konkret lastning av fartygen med strejkbrytare framgår även av det portugisiska fackets solidaritetsbegäran.

Fartygen har tidigare anläppt Göteborgs hamn med mellan tre och sex veckors mellanrum. När fartygen anlöper Göteborgs hamn nästa gång kan de mycket väl vara lastade av organiserad arbetskraft, primärkonflikten kan vara avslutad eller så önskar inte den portugisiska fackliga organisationen att fartygen sätts i blockad. Samtliga dessa situationer utesluter en fortsatt blockad från förbundets sida. Det var därför inte möjligt att avvakta med sympatiåtgärderna. Mot bakgrund av den information förbundet vid den tidpunkten hade om primärkonfliktens längd, dvs. att den skulle pågå till den 1 juni 2020, framstod stridsåtgärderna som verkningslösa om förbundet skulle avvakta till fartygens nästa anlop till Göteborgs hamn.

Varslen har gällt blockad av fartyg vars gods lastats av strejkbrytare. Om arbetsgivaren i Lissabon hade valt att lossa och lasta något av fartygen med hjälp av organiserad arbetskraft i enlighet med kollektivavtalet, skulle

SEAL ha meddelat förbundet det, varpå det aktuella anlöpet hade undantagits från blockadvarslet.

Varslet den 13 maj 2020

Sympatiåtgärden innebar att allt lossnings- och lastningsarbete på fartyget Wes Janine lades i blockad från den 13 maj 2020 kl. 18.00 och tills vidare. I telefonkontakt med företrädare för SEAL kort efter varslet blev det förtydligat att primärkonflikten var begränsad till den 1 juni 2020, varpå förbundet tidsbegränsade varslet till det datumet. Wes Janine anlöpte Göteborgs hamn den 13 maj 2020 kl. 21.06 och kom att ligga i hamn i 24 timmar.

Förbundet fick först den 13 maj 2020 kännedom om att Wes Janine skulle angöra Göteborgs hamn samma dag. Fartyget hade lastats av strejkbrytare. Förbundet visste inte när fartyget skulle anlöpa hamnen nästa gång. Det hade därför varit verkningslöst att vänta sju arbetsdagar med att verkställa blockaden. Det har därmed funnits giltigt hinder mot att iaktta varselfristen om sju arbetsdagar.

Varslet den 14 maj 2020

Sympatiåtgärden innebar att allt lossnings- och lastningsarbete på fartyget Wes Gesa lades i blockad från den 20 maj 2020 kl. 15.00 till den 1 juni 2020 kl. 00.01.

Förbundet fick först den 14 maj 2020 kännedom om att Wes Gesa skulle angöra Göteborgs hamn den 20 maj 2020. Fartyget hade lastats av strejkbrytare. Även detta fartyg låg i hamn i ett dygn och förbundet visste inte när fartyget skulle anlöpa hamnen nästa gång. Det har därmed funnits giltigt hinder mot att iaktta varselfristen om sju arbetsdagar.

Varslet den 25 maj 2020 (förlängning av stridsåtgärderna)

Detta varsel är inget självständigt varsel, utan utgör en justering av tiden i de två tidigare varslen. Eftersom det inte inneburit någon utvidgning av stridsåtgärderna var bestämmelsen om varselskyldighet i 45 § medbestämmandelagen inte tillämplig. Det har i vart fall funnits giltigt hinder mot att iaktta varselfristen om sju arbetsdagar. Förbundet har varslat om förlängningen så fort det varit möjligt. Det var först den 25 maj 2020 som förbundet fick vetskap om att primärkonflikten i Lissabon hade förlängts till den 6 juli 2020.

I varslet är en sluttid för stridsåtgärderna angiven. Av de två tidigare varslen med bilagor och av detta varsel går det att utläsa anledningen till stridsåtgärden, vilka fartyg som omfattas samt när stridsåtgärden ska träda i kraft och avslutas. Således uppfyller detta varsel, i likhet med de övriga två, lagkravet på tydlighet. Sveriges Hamnar framförde inte några synpunkter på varslets tydlighet i sin varselinvändning den 26 maj 2020.

Förbundets kännedom om fartygens rutter

Även om de flesta fartyg går i slingor så byts fartygen i slingan ut och trafiken är oregelbunden. Det är inte heller ovanligt att båtar döps om och byter flagg. Varken SEAL eller förbundet har känt till rutten eller tiderna för Wes Janines och Wes Gesas ankomst till sina destinationer. SEAL har endast haft möjlighet att upptäcka nästa anlöpshamn för Wes Janine och Wes Gesa. På grund av detta har SEAL:s begäran om sympatiåtgärder skickats med kort varsel till respektive systerorganisation i IDC. Detta är förklaringen till varför fartyget Nordic Hamburg inte kom att omfattas av begäran om solidaritetsåtgärder. Även Nordic Hamburg kom att lastas och lossas av strejkbrytare i Lissabons hamn och anlöpte Göteborgs hamn första gången den 23 mars 2020.

Förbundet har alltså inte haft någon kännedom om att fartygen har gått på rutter med regelbundna ankomster till svenska hamnar. Varken de portugisiska eller de svenska arbetsgivarna har tillhandahållit de fackliga organisationerna sådan information och informationen i fråga har inte heller gått att ta del av på annat sätt. Hur ägarna till fartygen disponerar sina rutter är en företagsledningsfråga som arbetsgivaren disponerar över.

Till skillnad från färjetrafik har Wes Janine och Wes Gesa anlöpt Göteborgs hamn utan någon förutsebar regelbundenhet. Av den sammanställning som Sveriges Hamnar har gett in i målet framgår att Wes Janine vid några tillfällen anlöpt hamnen med tre respektive fem eller sex veckors mellanrum och att Wes Gesa vid några tillfällen anlöpt hamnen med tre respektive fyra veckors mellanrum. Fartygen har oftast lagt till på torsdagar men även en måndag, onsdag och fredag. Ungefär 40 fartyg anlöper Göteborgs hamn under en vecka och betjänas av förbundets medlemmar. Det är orimligt att förbundets medlemmar skulle ha kännedom om samtliga fartygs rutter och anlop till Göteborgs hamn.

De AIS-tjänster som förbundet har kännedom om tillhandahåller inte uppgifter om ett fartygs långsiktiga rutter, utan visar bara ett fartygs nästa hamn. Det bestrids att AIS-appar är vanliga bland hamnarbetare. Det är genom arbetsgivaren som arbetstagarna får information om när och var arbetet ska utföras.

APM är inte motpart

En arbetstagarorganisation är enligt 45 § medbestämmandelagen skyldig att varsla arbetsgivarorganisationen och inte organisationens medlemmar. Förbundet har varslat Sveriges Hamnar men inte APM. Vid tiden för varslen var det inte klart i vilka svenska hamnar Wes Janine och Wes Gesa skulle lägga till. I samtliga varsel, varselinvändningar och förhandlingsprotokoll anges Sveriges Hamnar och förbundet som parter. Företrädare för APM har varit kopiemottagare. Eventuellt allmänt skadestånd för brott mot varsel-skyldigheten kan således endast tilldömas Sveriges Hamnar och inte APM.

APM har inte heller lidit någon skada då de aktuella fartygen inte kom att drabbas av några problem eller förseningar i svenska hamnar på grund av blockaden, då de i stället betjänades av personal från bemanningsföretag och av medlemmar i Transport.

Rättslig argumentation

Varselskyldigheten enligt 45 § medbestämmandelagen gäller inte om det finns giltigt hinder mot att varsla. Syftet med undantaget är främst att möjliggöra stridsåtgärder i fall där ett upprätthållande av varselskyldigheten i realiteten skulle innebära att stridsåtgärden blev verkningslös. Undantaget blir aktuellt att tillämpa t.ex. när särskilda svårigheter av praktisk natur gör det omöjligt att uppfylla varselkravet, exempelvis vid blockad mot lossning av fartyg med kort liggtid (prop. 1975/76:105 bil. 1 s. 410 ff.).

Att varselreglerna har anpassats till de särskilda förhållandena inom sjöfarten framgår tydligt av de ursprungliga motiveringarna till undantaget från varseltiden. Se SOU 1934:30 s. 152 ff.

Det yrkade skadeståndet överstiger kraftigt de skadeståndsnivåer som framgår av praxis. Förbundets agerande har inte utgjort ett medvetet åsidosättande av medbestämmandelagens regler på området.

Utredningen

Målet har avgjorts efter huvudförhandling. På begäran av arbetsgivarparterna har förhör hållits med J.M. (executive manager på APM), L.A. (arbetsledare på APM) och J.Mo. (HR Businesspartner på APM). På begäran av förbundet har förhör hållits med M.B. (ordföranden för förbundet), P.A. (ordförande för förbundets avdelning 4) och E.H. (vice ordförande i förbundet). Parterna har även åberopat skriftlig bevisning.

Domskäl

Inledning

Arbetsdomstolen kommer i det följande att pröva om det funnits giltigt hinder att varsla vid de tre tillfällena, om förbundet varit skyldigt att varsla om förlängningen av stridsåtgärderna och om detta varsel var tillräckligt tydligt avseende omfattningen av stridsåtgärderna. Om Arbetsdomstolen skulle finna att förbundet brutit mot 45 § medbestämmandelagen ska domstolen ta ställning till om även APM har rätt till skadestånd.

Har det funnits giltigt hinder att varsla sju arbetsdagar i förväg?

Rättsliga utgångspunkter

En arbetsgivarorganisation, arbetsgivare eller arbetstagarorganisation som avser att vidta en stridsåtgärd eller att utvidga en pågående stridsåtgärd, ska

skriftligen varsla motparten och Medlingsinstitutet minst sju arbetsdagar i förväg (45 § medbestämmandelagen).

Ett syfte med varselskyldigheten brukar sägas vara att ge såväl angriparen som den angripne tillfälle att överväga det faktiska och rättsliga läget och därmed göra det möjligt att undanröja missförstånd och undvika stridsåtgärden (se t.ex. SOU 1975:1 s 857). Varseltiden är också avsedd att förbättra möjligheterna för parterna att komma fram till en avtalslösning utan att stridsåtgärderna vidtas. Genom att Medlingsinstitutet ska varslas ges institutet möjlighet att utse medlare, som kan stämma av att alla möjligheter till en förhandlingslösning är uttömda (se bl.a. 47 b § medbestämmandelagen och prop. 1999/2000:32 s. 78 f.). Vidare får motparten genom varslet rimlig tid på sig att förbereda sig inför en konflikt och att överväga och planera motåtgärder (se t.ex. AD 2016 nr 13 och AD 1999 nr 65). Varselreglerna har även betydelse för dispensgivning och prövning i särskilda former av om en tilltänkt arbetskonflikt är samhällsfarlig (se t.ex. AD 1986 nr 130).

Varselskyldigheten gäller inte om det finns giltigt hinder mot att varsla (45 § tredje stycket medbestämmandelagen). Avsikten med undantaget är främst att möjliggöra stridsåtgärder i fall där ett upprätthållande av varselskyldigheten i realiteten skulle innebära att stridsåtgärden blev verkningslös. Undantaget bör, enligt förarbetena, kunna tillämpas också i andra situationer där varselskyldigheten framstår som meningslös. Se prop. 1975/76:105 bil. 1 s. 410.

Av regelns utformning måste den slutsatsen dras att redan den minskade påtryckningseffekt som ligger i att en stridsåtgärd får inledas först efter en varseltid inte utgör ett giltigt hinder. Å andra sidan brukar antas att redan ett varsel om stridsåtgärder kan få ekonomiska och andra konsekvenser för en arbetsgivare och att varslet i sig kan ha en viss påtryckningseffekt (se t.ex. prop. 1999/2000:32 s. 79).

Som exempel på när undantaget kan tillämpas nämns i förarbetena de särskilda förhållandena inom sjöfarten, t.ex. vid blockad mot lossning av fartyg med kort liggetid. Se prop. 1975/76:105 s. 410 och även prop. 1935:32 s. 5 ff. Det får antas att den situation som lagstiftaren haft för ögonen är den fackliga strategi som används för att få redare eller motsvarande att teckna kollektivavtal avseende arbete ombord på främst bekvämlighetsflaggade fartyg. Om en arbetstagarorganisation vill förmå en arbetsgivare att träffa kollektivavtal för besättningen ombord när fartyget befinner sig i svensk hamn, förekommer att organisationen vidtar en nyanställningsblockad samtidigt som t.ex. Transport uppmanar sina medlemmar att t.ex. inte lasta och lossa fartyget. Syftet med den senare åtgärden är att förhindra eller försvåra att fartyget lämnar hamnen utan att arbetsgivaren tecknat kollektivavtal.

Åtgärderna skulle bli verkningslösa om arbetsgivaren i förväg informerades om åtgärden, eftersom fartyget då kan omdirigeras. Om varslet lämnas sedan fartyget anlänt till svensk hamn, skulle fartyget kunna lämna hamnen innan stridsåtgärden sattes igång. Se t.ex. Johan Schelin,

Bekvämlighetsflagg och arbetsförhållanden, Iustus 1997 s. 411 f. En sådan strategi har tillämpats bl.a. i AD 2015 nr 70, AD 1992 nr 10 och AD 1989 nr 120.

Ett annat exempel som nämns i förarbetena är att arbetet som berörs av stridsåtgärden är av så kort varaktighet att det inte finns tid för varsel. Se prop. 1975/76:105 bil. 1 s. 410. I AD 2016 nr 13 var fråga om en blockad av bl.a. arbete med att köra bussar med viss politisk reklam och en fråga i målet var om reklamkampanjen var så kortvarig att ett varsel skulle ha gjort stridsåtgärden meningslös. AD 1999 nr 65 gällde en sympatiåtgärd till stöd för en utländsk stridsåtgärd och en fråga var om den utländska stridsåtgärden var så kortvarig att varsel inte behövde lämnas. I inget av fallen ansågs det vara fråga om en så kortvarig situation att undantaget var tillämpligt. En förutsättning för att den omständigheten att stridsåtgärden avser ett kortvarigt förhållande ska utgöra giltigt skäl att inte varsla måste, enligt Arbetsdomstolens mening, normalt vara att angriparen inte haft kännedom om situationen i så god tid att det funnits tid att varsla. I den mån det är fråga om en sympatiåtgärd efter begäran av annan måste normalt beaktas om den som begärt stridsåtgärden hade kunnat framställa begäran tidigare. I annat fall skulle varselreglerna kunna kringgås.

Händelseförloppet

Av utredningen framgår följande såvitt är av intresse i denna del.

Rederiet ONE trafikerar med containerfartyg en slinga som innehåller anlöp i Lissabon, London, Rotterdam, Århus, Göteborg, Antwerpen och Leixões (Portugal). Slingan tar normalt 21 dygn. Flera fartyg går på slingan och normalt anlöper ett av rederiets fartyg Göteborg varje vecka. Anlöpet sker vanligtvis på torsdagar. Vilka fartyg som trafikerar slingan har i viss mån varierat över tid. Under perioden mars–augusti 2020 trafikerades slingan av Wes Gesa, Wes Janine och ett ytterligare fartyg.

Enligt Arbetsdomstolens mening framstår det som klart att det inom förbundets styrelse har funnits kunskap om att det ungefär en gång i veckan anlöpte fartyg till APM:s terminal i Göteborg som under en slinga lastats i Lissabons hamn och att det oftast var fråga om ett eller par fartyg som återkom.

Sedan lång tid har det mellan den portugisiska fackföreningen SEAL och Lissabons hamn pågått olika konflikter om arbetet i hamnen. Under våren 2020 vidtog SEAL stridsåtgärder i hamnen med anledning av att hamnen, enligt SEAL, hade avslutat anställningarna med organisationens medlemmar och i stället anlitade strejkbrytare. Stridsåtgärden återupptogs den 3 maj 2020 efter visst uppehåll.

Den 13 respektive 14 maj 2020 begärde SEAL att förbundet skulle vidta sympatiåtgärder mot fartygen Wes Gesa och Wes Janine. Av begäran framgick bl.a. att fartygen hade lämnat Lissabon den 4 maj respektive den 12 maj och att de var på väg till Göteborg. Det framgick också att det fanns

regelbundna fartygsförbindelser mellan Lissabons hamn och svenska hamnar.

Förbundet beslutade att vidta stridsåtgärderna samma dag som förbundet fick del av respektive begäran. Av förhören med förbundets företrädare M.B. och E.H. framgår att de sedan tidigare hade kännedom om att det pågick stridsåtgärder i Lissabon men att förbundet inte vidtar sympatiåtgärder till stöd för en facklig organisation i en utländsk konflikt utan en uttrycklig förfrågan.

Varslet den 13 maj 2020 avsåg allt lossnings- och lastningsarbete på fartyget Wes Janine i svenska hamnar från den 13 maj 2020 kl. 18.00 och gällde tills vidare. Efter viss kommunikation med Sveriges Hamnar förklarade förbundet att stridsåtgärden skulle pågå till den 1 juni 2020. Varslet den 14 maj 2020 avsåg blockad av allt lossnings- och lastningsarbete på fartyget Wes Gesa i svenska hamnar från den 20 maj kl. 15.00 och gällde till den 1 juni 2020.

Den 25 maj hade företrädare för SEAL och förbundet kontakt per telefon och förbundet fick då besked att stridsåtgärderna i Lissabon hade förlängts och skulle pågå efter den 1 juni. Förbundet varslade samma dag om förlängning av blockaden till den 6 juli 2020.

Arbetsdomstolens bedömning

Syftet med förbundets stridsåtgärder var att stödja SEAL i konflikten i Lissabons hamn. Den stridsåtgärd som SEAL hade vidtagit i Lissabon syftade – såvitt framkommit i målet – till att förmå Lissabons hamn att för hamnarbete anställa medlemmar i SEAL i stället för ”strejkbrytare”. Förbundet har inte närmare utvecklat hur dess stridsåtgärder skulle påverka Lissabons hamn att fortsättningsvis anställa medlemmar i SEAL. Det får antas att tanken var att om lasten på Wes Gesa och Wes Janine inte kunde lossas i Göteborg så skulle detta påverka rederiet, lastägare m.m. att inte fortsätta använda Lissabonhamnen så länge hamnen använde strejkbrytare och att detta i sin tur skulle påverka Lissabons hamn att tillmötesgå SEAL:s krav.

Av detta följer att stridsåtgärdens påtryckningseffekt på Lissabons hamn inte – som är fallet med den fackliga strategi som ofta tillämpas vid bekvämlighetsflaggade fartyg – stod och föll med att de aktuella fartygen utsattes för blockad vid sitt nästa anlop till svensk hamn.

Arbetsdomstolen kan vidare notera att varslen den 13 och 14 maj inte enligt sin utformning avsåg ett specifikt anlop utan skulle gälla under viss tid, och att denna tid den 25 maj förlängdes med en dryg månad. Dessa förhållanden visar, enligt Arbetsdomstolens mening, att stridsåtgärderna inte avsåg ett specifikt anlop, utan var tänkta att gälla även senare anlop av de två fartygen, i vart fall om dessa även då var lastade av ”strejkbrytare”.

Mot bakgrund härav står det enligt Arbetsdomstolen klart att ett iakttagande av varselskyldigheten inte skulle ha inneburit att stridsåtgärderna blev verkningsslösa. Inte heller har det funnits något hinder av rent praktisk natur mot att sig iakttäta tiden för varselskyldigheten. Sammanfattningsvis har förbundet inte haft giltigt hinder mot att varsla.

Har förbundet varit skyldigt att varsla om den fortsatta blockaden?

Enligt 45 § medbestämmandelagen är t.ex. en arbetstagarorganisation skyldig att varsla om den avser att ”vidta en stridsåtgärd eller att utvidga en pågående stridsåtgärd.”

Den 25 maj 2020 underrättade förbundet Sveriges Hamnar om att sympatitåtgärderna mot Wes Gesa och Wes Janine förlängdes. Av skrivelsen framgår att fortsatt blockad ska gälla till den 6 juli 2020, dvs. en förlängning med en dryg månad.

Förbundet har anfört att det visserligen varslade inför förlängningen av blockaden, men att man inte var skyldig att göra detta eftersom det varken var fråga om en ny stridsåtgärd eller att utvidga en pågående stridsåtgärd.

Enligt Arbetsdomstolens mening innebär varslet en så betydande förändring av den pågående blockaden att förbundet var skyldigt att varsla innan åtgärden vidtogs (jfr AD 1977 nr 83 och prop. 1975/76:105 bil. 1 s. 504 och 536).

Har varslet den 25 maj varit tillräckligt tydligt?

Twistefrågan

Arbetsgivarparterna har anfört att förbundets varsel den 25 maj 2020 inte varit tillräckligt tydligt, och har bl.a. framhållit att arbetsgivarsidan med ledning av varslet inte kunnat bedöma om blockaden avsåg även andra fartyg än Wes Gesa och Wes Janine.

Rättsliga utgångspunkter

Enligt 45 § sista stycket ska ett varsel innehålla uppgift om anledningen till stridsåtgärden och om stridsåtgärdens omfattning. Arbetsdomstolen har vid flera tillfällen anfört att den part som tar emot ett varsel ska ha rätt att hålla sig till vad där anges och ansvaret för otydligheter ligger på den varslande parten (se t.ex. AD 2013 nr 63 och AD 1986 nr 130). Å andra sidan har domstolen i AD 2008 nr 56 uttalat att lagens krav får anses vara uppfyllt även med en relativt allmänt hållen uppgift om anledningen till stridsåtgärden. Domstolen framhöll att anledningen till stridsåtgärderna ofta framstår

som klar för de inblandade parterna mot bakgrund av tidigare kontakter mellan parterna och att om något är oklart brukar detta klaras ut genom kontakter mellan parterna, varvid mer detaljerade uppgifter kan lämnas. I AD 2016 nr 13 hade Syndikalistiska Bussförarsektionen i Stockholm vidtagit en blockad för dess medlemmar att köra bussar med valreklam för Sverigedemokraterna i samband med valet 2014. Blockaden gällde enligt varslet ”i de fall när arbetstagarorganisationen bedömer att det föreligger arbetsmiljörisker med att framföra bussen”. Enligt Arbetsdomstolen var det omöjligt för arbetsgivaren att förutse vilka bedömningar sektionen skulle komma att göra och hur sektionens prövning skulle gå till, varför varslet inte innehöll tillräckligt tydliga uppgifter om stridsåtgärdens omfattning.

Arbetsdomstolens bedömning

I varslet den 25 maj 2020 anges att det avser en fortsatt blockad av fartygen som lastas av strejkbrytare i Lissabon i enlighet med tidigare översända varsel, samt att detta sker med anledning av att primärkonflikten i Lissabon förlängts. I och med den tydliga kopplingen till de tidigare varslen, var stridsåtgärdens anledning och omfattning klart framgår, anser Arbetsdomstolen att varslet den 25 maj uppfyllde kraven i 45 § medbestämmandelagen. Denna bedömning ändras inte av att förbundet i förlängningsvarslet även skriver att förbundet i dagsläget tror att det endast rör sig om fartygen Wes Gesa och Wes Janine. I ljuset av att varslet den 25 maj var en förlängning av pågående blockad av arbete med Wes Gesa och Wes Janine, får skrivningen närmast tolkas som att förbundet avser att återkomma med nytt varsel för det fall fler fartyg ska omfattas.

Är förbundet skyldigt att betala skadestånd till APM?

Rättsliga utgångspunkter

Enligt 45 § medbestämmandelagen ska varsel lämnas till berörd motpart och det är den fysiska eller juridiska person som skulle ha varslats som är skadeståndsberättigad. Se prop. 1975/76:105 bil. 1 s. 409 f.

Om en arbetstagarorganisation vidtar en stridsåtgärd mot en oorganiserad arbetsgivare för att få till stånd ett kollektivavtal är det självklart att arbetsgivaren är motpart i konflikten. I andra fall kompliceras bedömningen av att åtgärden avser att påverka någon annan än den som direkt utsätts för t.ex. arbetsinställelsen. En strejk i anslutning till en sedvanlig avtalsrörelse innebär typiskt sett att en arbetstagarorganisation beslutar att dess medlemmar ska lägga ner arbetet hos sina respektive arbetsgivare i syfte att förmå den arbetsgivarorganisation som berörda arbetsgivare är medlemmar i, att träffa kollektivavtal med vissa villkor. Strejken vidtas i den meningen mot respektive arbetsgivare men i syfte att påverka arbetsgivarorganisationen. Motsvarande gäller om en arbetsgivarorganisation beslutar om lockout av organiserade arbetstagare som påtryckning i avtalsförhandlingar. Situationen är en annan när det gäller bl.a. sympatiåtgärder. Vid t.ex. sympatistrejker lägger arbetstagarna ner arbetet hos respektive arbetsgivare i syfte att påverka någon annan. Syftet är då varken att påverka den egna arbetsgivaren eller att

förmå dennes arbetsgivarorganisation att teckna kollektivavtal som reglerar det egna arbetet.

Frågan om vad som avses med motparten berördes kortfattat i arbetsrättskommitténs förslag till medbestämmandelag. Där angavs att skadeståndsberrättigad är den som skulle ha varslats, i första hand organisationer på ömse sidor och oorganiserade arbetsgivare. Är det fråga om en stridsåtgärd som riktas mot oorganiserade arbetstagare kan även dessa rikta skadeståndsanspråk mot arbetsgivare som underlåtit att varsla dem om åtgärden. Se SOU 1975:1 s. 856.

Att det som utgångspunkt är organisationerna på ömse sidor som ska varslas, vinner stöd av bestämmelsens andra stycke där det anges att om en stridsåtgärd från arbetsgivarsidan omfattar även arbetstagare som inte är medlemmar i berörd arbetstagarorganisation, så är det tillräckligt att de utanförstående arbetstagarna varslas genom allmänt synliga anslag på arbetsplatsen eller på annat lämpligt sätt. Av bestämmelsen framgår motsatsvis att arbetsgivare som t.ex. avser att vidta en lockout under avtalsförhandlingar ska varsla berörd arbetstagarorganisation, men att organisationens medlemmar inte behöver varslas.

I situationer där berörd organisation ska varslas enligt 45 § medbestämmandelagen, behöver alltså organisationens medlemmar normalt inte varslas. Tanken måste vara att det är den angripna organisationens uppgift att underrätta sina medlemmar om varslet. Denna princip lär upprätthållas även om bara en eller något fåtal arbetsgivare berörs av t.ex. arbetsnedläggelsen. I AD 2004 nr 71 fick en arbetstagarorganisation betala skadestånd till en arbetsgivarorganisation för att under avtalsförhandlingar utan varsel ha utvidgat en pågående stridsåtgärd avseende tre bolag som var medlemmar i arbetsgivarorganisationen. I målet var inte frågan om vem skulle varslas tvistig.

Det framstår som självklart att skyldigheten att varsla avser organisationen – och inte medlemmarna – när stridsåtgärden syftar till att träffa kollektivavtal mellan berörda arbetsgivar- och arbetstagarorganisationer. Detsamma bör, enligt Arbetsdomstolens mening, som utgångspunkt gälla även i andra fall om den angripande parten har träffat kollektivavtal med en organisation på andra sidan avseende arbete som berörs av stridsåtgärden. Ett exempel är om en kollektivavtalsbunden organisation beslutar om sympatiåtgärder. Detta kan motiveras av att fredsplikten är en av de mest centrala rättsföljderna av att kollektivavtal träffas och att kollektivavtalsparterna därför har ett intresse av att kontrollera att fredsplikten iakttas.

Det kan tänkas situationer där arbetsgivaren kan eller ska varslas, trots att denne är medlem i en arbetsgivarorganisation. Så kan t.ex. vara fallet när den angripande arbetstagarorganisation inte är bunden av kollektivavtal i förhållande till berörd arbetsgivarorganisation och syftet med stridsåtgärden inte är att träffa kollektivavtal med arbetsgivarorganisationen. I AD 2008 nr 45 hade Sveriges Arbetares Centralorganisation (SAC) varslat Almega

om en politisk strejk under en dag. Göteborgs Handel och servicesyndikat (Syndikatet), som var en självständig arbetstagarorganisation och en egen juridisk person, beslöt att följa SAC:s varsel och tog ut en arbetstagare i strejk. Arbetstagaren var anställd hos ett medlemsföretag i Almega. Enligt Arbetsdomstolen innebar det inträffade att syndikatet för egen del vidtagit en stridsåtgärd utan att varsla. Eftersom arbetsnedläggelsen kom att träffa medlemsföretaget, var detta, enligt Arbetsdomstolen, motpart till syndikatet i den förestående stridsåtgärden och Syndikatet var skyldigt att betala skadestånd till medlemsföretaget. Av rättsfallet kan inte utläsas om Syndikatet hade undgått skadeståndsskyldighet om föreningen varslat Almega om den tilltänkta stridsåtgärden mot medlemsföretaget.

Om stridsåtgärder vidtas mot oorganiserade arbetsgivare eller arbetstagare, ska dessa varslas (se SOU 1975:1 s. 856). Detta lär gälla oavsett om stridsåtgärden syftar till att påverka arbetsgivaren, arbetstagarna eller annan.

Arbetsdomstolens bedömning

Förbundets stridsåtgärder har skett till stöd för en primärkonflikt i Lissabon och var avsedda att påverka en arbetsgivare i Portugal. Förbundet har tecknat kollektivavtal med Sveriges Hamnar. Sveriges Hamnar är därför, enligt Arbetsdomstolens mening, motpart i den mening som avses i 45 § medbestämmandelagen och förbundet har inte varit skyldigt att varsla APM. Bolaget har därför inte rätt till skadestånd. Den bedömningen ändras inte av att APM var det enda medlemsföretaget i Sveriges Hamnar som kom att beröras av stridsåtgärderna, att förbundet i förväg varslat APM om åtgärden eller att det var bolaget som drabbades av olägenheter till följd av att förbundet inte varslade i tid.

Skadeståndets storlek

Förbundet har brutit mot 45 § medbestämmandelagen vid tre tillfällen. Överträdelserna har varken innehållit försvårande eller förmildrande inslag. Arbetsdomstolen bedömer att det allmänna skadeståndet ska bestämmas till 100 000 kr.

Rättegångskostnader

Sveriges Hamnar har yrkat att förbundet ska förpliktas att betala allmänt skadestånd med samma belopp dels till organisationen dels till APM. Sveriges Hamnar får anses huvudsakligen ha vunnit framgång med de förra yrkandet men helt förlorat det senare. Rättegångskostnaderna avseende de två yrkandena har väsentligen avsett frågan om förbundet brutit mot 45 § medbestämmandelagen och endast i ringa mån avsett frågan om APM varit motpart i bestämmelsens mening och därför haft rätt skadestånd. Rättegångskostnaderna för de olika yrkandena kan därför inte särskiljas.

Mot bakgrund härav anser Arbetsdomstolen att vardera parten ska bära sin rättegångskostnad (se 18 kap. 4 § rättegångsbalken).

Domslut

1. Arbetsdomstolen förpliktar Svenska Hamnarbetarförbundet att betala allmänt skadestånd till Sveriges Hamnar med 100 000 kr, jämte ränta enligt 6 § räntelagen från den 8 juli 2020 till dess betalning sker.
2. Arbetsdomstolen avslår Sveriges Hamnars yrkande om skadestånd till APM Terminals Gothenburg AB.
3. Vardera parten ska stå sin rättegångskostnad i Arbetsdomstolen.

Ledamöter: Jonas Malmberg, Peter Syrén, Per-Anders Edin, David Johnsson, Göran Söderlöf, Jolan Wennberg och Elisabeth Mohlkert.
Enhälligt.

Rättssekreterare: Klara Hedlund