

Ett bolag som bedriver hamnarbete har, för att hantera en förväntad ökad arbetsvolym under en åttaveckorsperiod, beslutat att visstidsanställa tre arbetstagare under den berörda perioden och schemalägga dem på eftermiddagar under vardagar. Arbetsdomstolen har funnit att besluten inte har inneburit en sådan viktigare förändring av vare sig verksamheten eller arbetsförhållandena för fyra andra angivna arbetstagare, att bolaget enligt 11 § medbestämmandelagen varit skyldigt att förhandla med förbundet innan bolaget fattade de ovannämnda besluten.

ARBETSDOMSTOLENDOM
2023-03-29
StockholmDom nr 20/23
Mål nr A 26/22**KÄRANDE**

Svenska Hamnarbetarförbundet, Sydatlanten 15, 418 34 Göteborg
Ombud: jur. kand. Frederick Batzler, AB Södra byrån,
Rosencrantzgatan 29 C, 273 31 Tomelilla

SVARANDE

1. Sveriges Hamnar, Box 5384, 102 49 Stockholm
2. YILPORT Gävle AB, 559007-6898, Stålgatan 1, 195 72 Rosersberg
Ombud för båda: arbetsrättsjuristen Henrik Olander, Transportföretagen TF
AB, Box 186, 201 21 Malmö

SAKEN

brott mot förhandlingsskyldigheten enligt 11 § medbestämmandelagen

Bakgrund

Mellan parterna gäller kollektivavtal, det så kallade kajavtalet.

Sveriges Hamnar är även bunden av ett likalydande kollektivavtal, hamn- och stuveriaavtalet, träffat med Svenska Transportarbetareförbundet.

YILPORT Gävle AB (bolaget) är genom medlemskap i Sveriges Hamnar bunden av även hamn- och stuveriaavtalet.

Bolaget, som har omkring 120 anställda hamnarbetare, bedriver verksamhet som hamnoperatör i Gävle hamn. Verksamheten bedrivs bland annat på terminalen Granudden. På Granudden hanterar bolaget framför allt pappersprodukter från bland annat pappersbruket BillerudKorsnäs. I mars 2021 meddelade BillerudKorsnäs bolaget att det under perioden 19 april–10 juni 2021 skulle uppkomma behov för bolaget av att hantera större volymer än vanligt från pappersbruket. Bolaget beslutade med anledning av detta att visstidsanställa tre arbetstagare och att schemalägga dem på eftermiddagar under vardagar.

Bolaget primärförhandlade inte med vare sig Svenska Hamnarbetarförbundet (förbundet) eller Svenska Transportarbetareförbundet innan beslutet fattades.

Parterna tvistar om beslutet innebar en sådan viktigare förändring av bolagets verksamhet, eller en sådan viktigare förändring av arbetsförhållandena

för fyra arbetstagare, som är medlemmar i förbundet, som bolaget enligt 11 § medbestämmandelagen var skyldigt att på eget initiativ förhandla med förbundet om innan beslutet fattades.

Yrkanden och inställning

Förbundet har yrkat att Arbetsdomstolen ska förplikta bolaget att till förbundet betala allmänt skadestånd med 50 000 kr, jämte ränta enligt 6 § räntelagen från dagen för delgivning av stämning (den 10 mars 2022) till dess betalning sker.

Arbetsgivarparterna har bestritt yrkandet. Inget belopp har vitsordats som skäligt, men sättet att beräkna ränta har vitsordats.

Parterna har yrkat ersättning för rättegångskostnader.

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

Förbundet

Sammanfattning av grunderna för käromålet

Bolaget har under perioden 19 april–10 juni 2021 utökat driften på Granudden, upprättat ett nytt eftermiddagsskift med en extra så kallad stuff och anställt tre hamnarbetare under en åttaveckorsperiod. Genom dessa åtgärder, sedda var för sig eller tillsammans, beslutade bolaget om en viktigare förändring av verksamheten. Beslutet innebar också en viktigare förändring av arbetsförhållandena för fyra av förbundets medlemmar, nämligen T.T., G.W., J.H. och K.E.

Beslutet om förändringen föregicks inte av någon förhandling med förbundets lokalavdelning. Bolaget bröt därmed mot 11 § medbestämmandelagen och är därför skyldigt att betala allmänt skadestånd till förbundet.

Arbetet på Granudden

Arbetet på Granudden bedrivs på två olika sorters skift och med dagtidsarbete på det sätt som angetts av arbetsgivarparterna.

Det diskontinuerliga tvåskiftet

Det ordinarie grundschemat för det diskontinuerliga tvåskiftet löper över en 18-veckorsperiod och består av två skiftlag. Varje skiftlag har nio hamnarbetare. Skiften består av ett förmiddagsskift och ett eftermiddagsskift som växlar varannan vecka. Förmiddagsskiftets arbetstider är mellan kl. 06.00 och 15.00. Eftermiddagsskiftets arbetstider är mellan kl. 15.00 och 23.00. Den 5:e, 9:e, 14:e och 18:e veckan är frivecka. Friveckan innebär att två

arbetstagare i varje skiftlag är lediga varje vecka. Veckan före friveckan arbetar arbetstagarna sju dagar, måndag till söndag. Övriga veckor arbetar de måndag till fredag.

Våren 2021 var det alltså sju hamnarbetare i respektive skiftlag som arbetade samtidigt. Tre hamnarbetare arbetade med inlastningen till terminalen, varav en körde containertruck, och fyra hamnarbetare arbetade med utlastningen från terminalen, varav en körde containertruck. De hanterade främst rullar från pappersbruket BillerudKorsnäs. Fördelningen av arbetsuppgifterna mellan de sju hamnarbetarna roterade vecka för vecka.

Inlastningen till terminalen

Gävlebruket, som pappersbruket BillerudKorsnäs också kallas, tillverkar bland annat vätskekartong som används till förpackningar för exempelvis livsmedel. Vätskekartongen levererades i stora rullar om cirka 2 000 kilo styck till Granudden, där de lossades och lagrades i väntan på lastning. Rullarna från pappersbruket kom lastade på lastbärare, dvs. öppna flak, som drogs av en dragbil. Antalet rullar på varje flak varierade vanligtvis mellan 18 och 30 beroende på storleken på rullarna. Det var pappersbrukets personal som ansvarade för att köra lastbärarna med rullar till Granudden. Lastbärarna ställdes i första hand utomhus intill ett kontor där det fanns plats för fyra lastbärare. Om de fyra platserna var fulla, kördes lastbärarna in i magasinet och ställdes i rader. Pappersbrukets personal hämtade också tomma lastbärare från Granudden till bruket.

Inlastningen (eller inlagringen som det också kallas) av rullar i magasinet hanterades av två hamnarbetare. Den första hamnarbetaren, tallymannen, utgick från kontoret och registrerade rullarna. Tallymannen körde också med dragbil fram lastbärare som skulle lossas och körde bort dem när de var tomma. Den andra hamnarbetaren, som skötte själva inlastningen, körde en mindre truck och lossade rullar från lastbärarna. Rullarna kunde antingen köras direkt till den så kallade stuffen för att lastas i container eller, vilket var vanligare, ställas i magasinet för att lastas vid ett senare tillfälle.

En tredje hamnarbetare körde containertruck två (containertvåan). Containertvåan ansvarade för att lasta och lossa tågen som kom till Granudden. När det fanns tid över skulle den som körde containertvåan ställa containertrucken och hjälpa till med inlastningen av pappersrullar. Den tredje hamnarbetaren arbetade ungefär halva arbetstiden med inlastningen.

Det tog normalt 10–15 minuter att lossa en lastbärare, men det kunde ibland ta mer än dubbelt så lång tid beroende på var rullarna skulle ställas. Arbetet kunde också försvåras om det kom många lastbärare från pappersbruket samtidigt. De fyra platserna utanför tallymannens kontor fylldes då snabbt upp, varför flera lastbärare behövde ställas längre bort från kontoret. Om lastbärarna inte lossades tillräckligt snabbt kunde det också uppstå brist på lastbärare hos pappersbruket.

Utlastningen från terminalen

Utlastningen skedde genom att rullarna hämtades från magasinet av en större truck till en uppställningsplats, en stuff, där de ställdes av och sedan kördes in i en container av en mindre truck. När containern var full kördes den bort av en containertruck för lastning på tåg och en ny, tom container hämtades av containertrucken till stuffen för vidare lastning av rullar. En container kunde lastas med mellan 9 och 16 rullar. Att lasta en container tog vanligtvis 10–15 minuter.

På eftermiddagen utfördes arbetet vid stuffen av tre hamnarbetare. En agerade lastledare, en körde fram rullar till stuffen med en större truck, och en lastade rullarna i containern med en mindre truck. Därtill körde en fjärde hamnarbetare en containertruck (containertruck ett eller containerrettan) och ansvarade för hanteringen av containrar till och från stuffen.

Det fanns två dagliga tåg som ankom till terminalen kl. 06.00 och 13.00 med avgång kl. 10.00 respektive 17.00. På måndag, onsdag och fredag ankom ytterligare ett tåg kl. 18.00 som sedan avgick kl. 22.00. Tågen hade vanligtvis 39 vagnar. Av dessa kunde endast tio åt gången köras in på terminalen. De tio vagnarna som kördes in på terminalen var lastade med tomma returcontainrar. Containertvåan ansvarade för att lossa de tomma containrarna. När returcontainrarna var lossade lastades stuffade containrar, dvs. containrar fyllda med rullar, på vagnarna. En växling skedde när de tio vagnarna var lastade. De lastade vagnarna kördes då ut och tio nya vagnar med returcontainrar kördes in, vilka sedan lossades och lastades.

Containerrettan (som skötte containerhanteringen vid stuffen) hjälpte normalt till med lossningen och lastningen av tågen, om det inte var för mycket att göra vid stuffen. På motsvarande sätt hjälpte containertvåan till vid stuffen när det fanns tid till det.

Förändringen av verksamheten

Under våren 2021 skulle volymerna från pappersbruket öka i en sådan utsträckning att bolaget såg sig tvunget att utöka driften vid terminalen under en åttaveckorsperiod. Den 19 april 2021 anställde bolaget därför tre hamnarbetare och skapade ett nytt eftermiddagsskift med dem. De tre hamnarbetarna i det nya skiftlaget arbetade vid en nyinrättad stuff och ingick inte i det diskontinuerliga tvåskiftet. De arbetade varje vecka på eftermiddagen mellan kl. 15.00 och 23.00. Varannan vecka arbetade de måndag till fredag och varannan vecka arbetade de måndag till torsdag.

De tre hamnarbetarna i det nya skiftlaget arbetade vid den nyinrättade stuffen med utlastning av rullar enligt vad som har beskrivits ovan. En av dem var lastledare, en körde med en större truck fram rullarna till stuffen, och en lastade rullarna i en container med en mindre truck. Containerhanteringen sköttes av containerrettan.

Det är i och för sig normalt att det förekommer tillfälliga produktionstoppar på terminalen som medför en ökad arbetsbelastning. Denna produktionstopp skulle dock pågå under en åttaveckorsperiod och var därför inte tillfällig.

De större volymerna visade sig bland annat i att lastbilstrafiken på terminalen ökade under perioden.

Två stuffar i stället för en

Under perioden 19 april–10 juni 2021 bedrevs alltså under eftermiddagarna utlastning vid två stuffar samtidigt, i stället för som tidigare vid endast en. Den ena stuffen bemannades som tidigare av det diskontinuerliga tvåskiftet, medan den andra stuffen sköttes av det nya eftermiddagsskiftet. Stuffarna var placerade cirka 25 meter från varandra.

Att det var två stuffar i stället för en innebar att hamnarbetaren som körde containertruck ett fick mer att göra vid stuffarna och därmed inte kunde hjälpa containertruck två att lasta och lossa tågen. Detta fick som följd att hamnarbetaren som körde containertruck två i mindre utsträckning än vanligt kunde hjälpa till med inlagringen, vilket i sin tur betydde att hamnarbetarna som skötte inlastningen till terminalen under större delen av eftermiddagsskiftet var två i stället för tre.

Utökningen av driften innebar att den som körde containertruck ett under eftermiddagarna i princip fick hantera samtliga containrar från båda stuffarna. Framkörningen av tomma containrar till stuffarna och bortkörningen av fulla containrar pågick konstant. Det var svårt att hinna med att få undan containrarna. Det fanns för det mesta inte ens tid till paus för att gå på toaletten.

En väsentligt utökad arbetsbelastning vid inlagringen till terminalen

Utökningen av driften innebar även en väsentligt ökad arbetsbelastning för de två hamnarbetarna vid inlagringen till terminalen. Antalet lastbärare med rullar som anlände från pappersbruket ökade och därmed också antalet rullar. Det betydde att tallymannen (som hanterade lastbärarna och registrerade rullarna) hade fler drag, och att den som lossade rullarna från flaken hade fler rullar att hantera.

Härtill kom att hamnarbetaren som körde containertruck två i mindre utsträckning än normalt kunde hjälpa till med inlagringen, eftersom containertvåan hade mer att göra vid lossning och lastning av tågen. Det i sin tur berodde på att containertruck ett (som servade stuffarna) sällan kunde hjälpa till att lasta och lossa tågen. Inlastningen fick alltså hanteras av två, i stället för som annars tidvis tre, hamnarbetare.

Bolaget införde ett nytt eftermiddagsskift

De tre hamnarbetare som anställdes till det nya skiftlaget var tidigare behovsanställda. De anställdes för viss tid, först i fyra veckor, vilket sedan

förlängdes i ytterligare fyra veckor till den 10 juni 2021. Utökningen av driften var dock redan från början planerad att pågå i åtta veckor.

Det nya skiftet förlades som ständigt eftermiddag, varannan vecka måndag till fredag, varannan vecka måndag till torsdag. Det nya skiftet motsvarade således inte något befintligt skift, utan var helt nytt och täckte det behov som uppstod vid utökningen av driften. Ingen på terminalen var ständigt schemalagd på eftermiddagen. De hamnarbetare som arbetade på eftermiddagen gjorde det inom ramen för ett tvåskift, dvs. växlade mellan arbete på förmiddagen och eftermiddagen. Med skift avser förbundet en schemaordning, eller en skiftordning, dvs. en schemaläggning som sträcker sig över en eller flera veckor.

Det är i sig en viktig förändring av verksamheten att införa en ny schemaordning som innebär att arbetstagare alltid arbetar på eftermiddagen. Ett ständigt eftermiddagsskift är i allmänhet väldigt ovanligt och förekommer som regel inte i hamnarna. Det är, främst av sociala skäl, önskat att alltid arbeta på eftermiddagen.

Utökningen av driften

För det diskontinuerliga tvåskiftets del innebar ökningen av driften på eftermiddagen framför allt att arbetsbelastningen ökade väsentligt, särskilt för hamnarbetaren som körde containertruck ett vid stuffarna och för de två hamnarbetarna som hanterade inlagringen. Den hamnarbetare som körde containertruck ett fick hantera två stuffar i stället för en, samtidigt som inlastningen fick hanteras av två, i stället för tidvis tre, hamnarbetare.

Dessutom fick hamnarbetarna på det diskontinuerliga tvåskiftet arbeta i en ny arbetsordning med dubbla stuffar på eftermiddagen. Båda containertruckarna var aktiva samtidigt under hela skiftet för att hämta fulla containrar från stuffarna, köra fram tomma containrar och lasta och lossa containrar från inkommande tåg och lastbilar.

Den arbetsordning som bolaget införde var bristfällig och medförde en onödigt hög arbetsbelastning med ohälsosamma stresspåslag. Förbundet hade velat framföra synpunkter på arbetsordningen innan den infördes, exempelvis beträffande fördelningen av arbetsuppgifterna mellan de två containertruckarna eller hur inlagringen hade kunnat avlastas på ett bättre sätt.

Såväl den ökade arbetsbelastningen som den nya arbetsordningen innebar en viktigare förändring för hamnarbetarna på det diskontinuerliga tvåskiftet som arbetade eftermiddag.

Bolaget var förhandlingsskyldigt enligt 11 § medbestämmandelagen

Förbundets lokalavdelning kallades inte till någon förhandling inför förändringarna. Avdelningen fick inte heller någon information om att förändringarna planerades. Avdelningens ordförande T.T. blev uppringd av terminalchefen S.A. först några dagar innan förändringarna trädde i kraft.

S.A. nämnde kort att tre hamnarbetare hade anställts, och att detta hade diskuterats med Svenska Transportarbetarförbundet. T.T. invände att frågan inte hade varit föremål för primärförhandling och insisterade på att bolaget var skyldigt att förhandla med förbundet.

Förbundet gick, genom bolagets underlåtenhet att kalla till förhandling, miste om sin rätt till medbestämmande och inflytande över ett beslut som en arbetstagarorganisation i allmänhet hade velat få inblick i innan det fattades och verkställdes. Beslutet innebar att bemanningen på plats på eftermiddagen ökade och medförde en stor ökning av lastbils- och trucktrafiken i hamnen, särskilt i anslutning till stuffarna.

Lokalt arbetstidsschema

Både kajavtalet och hamn- och stuveriaavtalet innehåller bestämmelser som reglerar bolagets skyldighet att förhandla och sluta lokala kollektivavtal vid införande av nya skift och arbetstider. Kollektivavtalsparterna måste alltså anses överens om att sådana förändringar som rör arbetstagarnas schema som utgångspunkt är att betrakta som betydelsefulla.

Enligt § 4 A Mom. 1 i kajavtalet (och motsvarande bestämmelse i hamn- och stuveriaavtalet) ska den ordinarie arbetstiden förläggas måndag till fredag, kl. 07.00–16.30. För det fall arbetstiden måste förläggas till andra tider än vad som anges i punkten A ska, enligt de följande punkterna B, C eller D i avtalet, ett lokalt arbetstidsschema upprättas efter förhandlingar mellan de avtalsslutande parterna.

Som en följd av att kajavtalet och hamn- och stuveriaavtalet är så kallade konkurrerande kollektivavtal med hamn- och stuveriaavtalet som det först träffade avtalet, behöver bolaget inte tillämpa de ovannämnda bestämmelserna om förhandling om lokalt arbetstidsschema i förhållande till Svenska Hamnarbetarförbundet. Bolaget var emellertid skyldigt att i detta fall avtalsförhandla med Svenska Transportarbetarförbundet och upprätta ett lokalt arbetstidsschema innan bolaget införde det nya eftermiddagsskiftet.

Förändringen under tiden den 19 april–10 juni 2021 innefattade just en sådan schemaläggning som enligt kajavtalet och hamn- och stuveriaavtalet ska regleras i ett lokalt arbetstidsschema. Som ett led i bolagets fullgörande av hamn- och stuveriaavtalet med Svenska Transportarbetareförbundet ingick bolaget en lokal överenskommelse med Transports Hamnklubb i Yilport Gävle.

Innehållet i den lokala överenskommelsen talar för förbundets ståndpunkt, att förändringen från början var avsedd att pågå under åtta veckor.

Överenskommelsen visar även att förändringen varit av sådan omfattning och haft sådan innebörd att en fackförening typiskt sett hade velat få tillfälle till medbestämmandeförhandlingar. Schema- och skiftläggningar utanför ordinarie arbetstid är förändringar som arbetstagersidan typiskt sett vill medbestämmandeförhandla om.

Riskbedömning

Bolaget var även skyldigt att göra en riskbedömning i enlighet med 8 § i Arbetsmiljöverkets föreskrift om systematiskt arbetsmiljöarbete (AFS 2001:01). En sådan riskbedömning ska göras när ändringar i verksamheten planeras. Riskbedömningen ska enligt samma bestämmelse vara skriftlig.

Arbetsgivarparterna har gjort en riskbedömning, som getts in.

Riskbedömningen är daterad den 26 april 2021, det vill säga en vecka efter det att förändringen trätt i kraft.

Det står i bedömningen att det bland annat finns risk för ”arbete med ensidigt arbete” (punkten 15), ”arbete med tunga manuella lyft” (punkten 16) och ”arbete med risk för höga bullernivåer” (punkten 20).

Förbundets skyddsombud G.W. är angiven som deltagare i riskbedömningen, trots att han inte deltog. Ingen annan från förbundet deltog heller i riskbedömningen.

I ett mejl till förbundets avdelningsordförande T.T. skrev bolagets personalchef M.G. att någon dokumenterad riskbedömning avseende det nya eftermiddagsskiftet inte hade gjorts. Detta betyder att den i målet ingivna riskbedömningen är upprättad i efterhand, vilket även styrks av dateringen av dokumentet med riskbedömningen.

I mejlet nämns att bolaget har fört samtal med SO (skyddsombud). Vad som menas med detta är oklart, men bolaget förde i vart fall aldrig något samtal med förbundets skyddsombud om riskbedömningen.

Innehållet i riskbedömningen ger stöd åt förbundets talan.

Av de risker som bolaget i efterhand självt har tagit med i riskbedömningen (punkterna 15, 16 och 20) måste slutsatsen dras att det varit fråga om en viktigare förändring, och att förbundet typiskt sett hade velat komma till tals avseende sådana frågor som uppstod i samband med förändringen, bland annat lämpligheten i att schemalägga en grupp arbetstagare för att bara arbeta på eftermiddagar. En sådan schemaläggning ger sämre möjlighet till rotation för att undvika socialt oönskade arbetstider samt till att avhjälpa ensidigt och tungt arbete med höga bullernivåer.

Att riskbedömningen upprättades först efter att förändringen hade genomförts, samt att varken skyddsombudet G.W. eller någon annan från förbundet faktiskt deltog i riskbedömningen, visar att den uteblivna primärförhandlingen var ett allvarligt brott mot förhandlingsskyldigheten.

Arbetsgivarparterna

Sammanfattning av grunderna för bestridandet

Bolaget har inte under perioden 19 april–10 juni 2021 utökat driften eller inrättat ett nytt eftermiddagsskift. Det bolaget gjorde var att möta en kunds temporära efterfrågeökning genom att visstidsanställa tre arbetstagare, som schemalades på det eftermiddagspass som redan fanns i det diskontinuerliga tvåskiftet och huvudsakligen arbetade vid en egen stuff.

De av förbundet anförda omständigheterna innebar inte, vare sig var för sig eller tillsammans, att det var fråga om någon viktigare förändring av bolagets verksamhet eller någon arbetstagares arbetsförhållanden. Så är fallet även om Arbetsdomstolen skulle komma fram till att bolaget utökade driften eller inrättade ett nytt eftermiddagsskift.

Någon förhandlingsskyldighet enligt 11 § medbestämmandelagen fanns alltså inte inför beslutet och förbundets skadeståndstalan ska därför avslås.

Arbetet på Granudden

På terminalen Granudden hanterar bolaget framför allt pappersprodukter. I direkt anslutning till Granudden ligger en kombiterminal där produkter lastas på tåg. Arbetsuppgifterna på Granudden är mottagning, inlastning och utlastning samt därmed sammanhängande uppgifter som t.ex. truckkörning, tally och lastledning. På Granudden lastas och lossas även lastbilar och trailers.

På Granudden arbetar vanligtvis 27 hamnarbetare. Av dessa är 18 schemalagda på det så kallade diskontinuerliga tvåskiftet, tre arbetar dagtid kl. 7–16 med alla förekommande arbetsuppgifter, och sex arbetar tvåskift varav fyra på den så kallade bilbryggan med inlastning och utlastning och två med gaten och magasinsplaneringen.

Beroende på arbetsbelastningen på Granudden hjälps så gott som samtliga hamnarbetare åt med de arbetsuppgifter som finns på terminalen. Två arbetstagare, som arbetar tvåskift med varannan vecka förmiddag och varannan eftermiddag, delar på uppgiften att bemanna gaten och att sköta magasinsplanering. Om någon av arbetstagarna i gaten skulle vara frånvarande, används någon annan som är lokaliserad på terminalen för att ersätta den arbetstagaren. Den sista veckan av den aktuella perioden var arbetstagaren i gaten frånvarande och ersattes av en av de andra på eftermiddagsskiftet, vilken i sin tur ersattes av en så kallad blix (behovsanställd).

Det finns arbetsuppgifter som vissa hamnarbetare aldrig utför, exempelvis att köra containertruck.

Det diskontinuerliga tvåskiftet

Det diskontinuerliga tvåskiftet utgörs alltsedan 2017 av ett förmiddagsskift kl. 06.00–15.00 och ett eftermiddagsskift kl. 15.00–23.00. Före den 19 april och efter den 10 juni 2021 bestod bägge skiftlagen i det diskontinuerliga skiftet av nio hamnarbetare. Under perioden 19 april–10 juni 2021 utökades eftermiddagsskiftet med tre nyanställda hamnarbetare. De som är schema-lagda på det diskontinuerliga tvåskiftet arbetar vanligtvis med mottagning, inlastning och utlastning av godset från BillerudKorsnäs. Utlastning sker genom dels stuff av containrar, dels lastning på tåg och bil.

Fördelningen av arbetsuppgifter mellan de hamnarbetare som är schema-lagda på det diskontinuerliga tvåskiftet varierar vecka för vecka. Av de nio hamnarbetare som arbetar i vardera skiftet är sju på plats varje skift, medan två har så kallade frivecka.

Inlastningen till terminalen

Förbundets beskrivning av inlastningen till terminalen stämmer. Den hamn-arbetare som kör containertruck två utför vanligtvis inlastning till hälften och containertruckkörning till hälften av sin arbetstid.

Utlastning från terminalen

Förbundets beskrivning av utlastningen från terminalen stämmer i huvud-sak. Tiderna när tågen anlände stämmer inte, men det saknar betydelse för bedömningen.

Förändringen av verksamheten under perioden 19 april–10 juni 2021

Den 31 mars 2021 meddelade BillerudKorsnäs bolaget att pappersbruket under perioden 19 april–10 juni 2021 hade behov av att bolaget hanterade större volymer än vanligt. Bolaget beslutade därför att anställa tre hamn-arbetare på begränsad tid. Dessa tre hamnarbetare schemalades på eftermid-dagsskiftet, varannan vecka måndag–fredag och varannan vecka måndag–torsdag. Anställningsformen var allmän visstidsanställning, inledningsvis fyra veckor med möjlighet till förlängning under hela perioden om nästan åtta veckor. Samtliga anställningar förlängdes och fortlöpte under hela peri-oden.

De tre hamnarbetare som visstidsanställdes arbetade främst med stuffning, inlastning och utlastning. Rollerna var de som beskrivits av förbundet, dvs. lastledare, framkörning av rullar till stuff och lastning av rullar i container. Arbetsordningen på terminalen är sådan att skiftlagen är självstyrande utan arbetsledare eller förman, vilket innebär att de själva bestämmer uppgifts-fördelning inom skiftlaget. Detta gällde före, under och efter den aktuella perioden.

Två stuffar i stället för en

Det är riktigt att bolaget under perioden 19 april–10 juni 2021 hade två stuffar samtidigt på eftermiddagsskiftet. Det var emellertid inget ovanligt på Granudden att två stuffar var igång samtidigt. Detta gjordes – och görs alltså – dels i situationer när det finns ett ökat behov från kund, dels vid övertid. Under förmiddagsskiftet skedde det dagligen. Vid användningen av två stuffar bemannades en av dem av de hamnarbetare som var schemalagda dagtid. Antalet containrar som stuffades varierade från dag till dag och från vecka till vecka.

Trots informationen om ökade volymer under perioden 19 april–10 juni 2021 blev det faktiskt inte så. Precis som under övriga perioder varierade antalet containrar som stuffades. Under flera eftermiddagspass under perioden fanns det inga eller enbart ett fåtal containrar att stuffa på eftermiddagspasset, varvid de tre hamnarbetare som var visstidsanställda fick gå hem.

Antalet containrar som kommer in med tåg respektive lastbil korresponderar, så att när den ena minskar då ökar den andra. Antalet containrar har ökat under en tvåårsperiod.

Den hamnarbetare som körde containertruck ett fick inte mer att göra under perioden. I vart fall var förändringen av arbetsbelastningen inte så stor att det kan anses ha varit en viktigare förändring i den mening som avses i 11 § medbestämmandelagen. Arbetsbelastningen för containerrettan varierade normalt från dag till dag, eftersom containerrettan lastade och lossade från stuff, tåg och lastbilar. Mängden gods som skulle lossas och lastas varierade från dag till dag.

Den hamnarbetare som körde containertruck två arbetade på samma sätt före, under och efter perioden. Containertvåan arbetade på samma sätt på både förmiddags- och eftermiddagspasset. Containertvåan var inte ständigt med vid hanteringen av containrar vid stuffen. En containertruck klarar nämligen av att förse två stuffar samtidigt med containrar. Om containertvåan inte hade kört containertruck, hade den hamnarbetaren utfört andra arbetsuppgifter, t.ex. inlastning till terminalen.

Arbetsbelastningen vid inlastningen till terminalen

Beroende på behov kunde det vara en eller flera hamnarbetare som skötte inlastningen till terminalen. Så var det även under perioden 19 april–10 juni 2021. Det var inte ovanligt att det under eftermiddagsskiftet arbetade två i stället för tre hamnarbetare med inlastning. Det förekom t.ex. när en av hamnarbetarna som arbetade med inlastning i stället måste hjälpa till att lasta eller lossa tåg.

Precis som före och efter den aktuella perioden var arbetstagaren som körde containertruck två behjälplig med inlastning omkring 50 procent av sin

arbetstid under den aktuella perioden. Vecka 16 hanterade bolaget 464 containrar, varav eftermiddagsskiftet stuffade 182 med samma bemanning som förmiddagsskiftet, vilka stuffade resterande 282 containrar.

Bolaget införde inte ett nytt eftermiddagsskift

Bolaget införde inte ett nytt skiftlag under perioden 19 april–10 juni 2021. De tre nyanställda hamnarbetarna schemalades och arbetade med främst stuffning i det befintliga eftermiddagsskiftet i det diskontinuerliga tvåskiftet. Det vara bara dessa hamnarbetare som enbart arbetade eftermiddagar.

Det är riktigt att bolaget och Svenska Transportarbetareförbundet träffade en lokal överenskommelse om arbetstiden för de tre visstidsanställda arbetstarna. Anledningen till det är att det krävs någon form av överenskommelse eller överläggning enligt hamn- och stuveriaavtalet när hamnarbetare ska arbeta andra tider än vardagar kl. 07.00-16.30. En sådan överenskommelse i sig innebär inte att det sker en viktigare förändring av verksamheten i den mening som avses i 11 § medbestämmandelagen.

Det är ingenting ovanligt i svenska hamnar med ett ständigt eftermiddagsskift under en åttaveckorsperiod. På Granudden och på bolagets andra terminal Fredriksskans har det förekommit perioder då arbetstagare arbetat ständigt nattskift.

Den påstådda utökningen av driften

Bolaget mötte under perioden 19 april–10 juni 2021 en kunds information om temporär efterfrågeökning på bolagets tjänster genom att visstidsanställa tre hamnarbetare och låta dem arbeta i det befintliga eftermiddagsskiftet med främst stuffning. Detta har inte inneburit en viktigare förändring av verksamheten.

Det har inte heller inneburit en viktigare förändring av arbets- eller anställningsförhållandena för T.T., G.W., J.H. eller K.E. Dessa hade såväl före som under och efter perioden samma arbetstider och utförde samma arbetsuppgifter som vanligt. Arbetsbelastningen varierade från dag till dag. Det gällde före och under perioden och det gäller alltjämt.

Bolagets beslut med anledning av BillerudKorsnäs efterfrågeökning medförde inte någon stor ökning av lastbils- och trucktrafiken i hamnen. Det är korrekt att fler containrar kom med lastbil under en period mellan december 2020 och juni 2022. Anledningen till det var att många aktörer valde att ändra sina fraktsätt och fraktvägar.

Arbetsbelastningen för hamnarbetarna ökade alltså inte under den aktuella perioden. Antalet containrar som hanterades av bolaget under den i målet aktuella perioden ökade inte heller markant. Vissa dagar hanterades till och med färre containrar än före och efter den aktuella perioden.

Bolaget var inte förhandlingsskyldigt enligt 11 § medbestämmandelagen

Det är riktigt att bolaget inte förhandlade med förbundets lokalavdelning inför de åtgärder som vidtogs under perioden 19 april–10 juni 2021. Det fanns nämligen inte någon förhandlingsskyldighet enligt 11 § medbestämmandelagen. Det är även riktigt att bolaget några dagar före den 19 april 2021 informerade förbundet om att bolaget anställt tre hamnarbetare för att bemanna eftermiddagsskiftet. Det var terminalchefen S.A. som ringde till avdelningsordföranden T.T. Denne påpekade inte att frågan borde ha primärförhandlats med förbundet.

Bolaget primärförhandlade inte heller förändringen med Svenska Transportarbetareförbundet.

Bolaget utökade inte driften under perioden 19 april–10 juni 2021. Bolaget beslutade inte heller att inrätta ett nytt eftermiddagsskift.

Även om Arbetsdomstolen skulle komma fram till att bolaget utökade driften och inrättade ett nytt eftermiddagsskift, innebär inte dessa omständigheter – sedda var för sig eller tillsammans med övriga av förbundet åberopade omständigheter – att det var fråga om viktigare förändringar av bolagets verksamhet eller någon arbetstagares arbetsförhållanden.

Riskbedömningen

Det infördes inte nya arbetsuppgifter under den aktuella perioden. Att det i bolagets riskbedömning står angivet att det finns risk för ”arbete med ensidigt arbete” (punkten 15), ”arbete med tunga manuella lyft” (punkten 16) och ”arbete med risk för höga bullernivåer” (punkten 20) innebär inte att det var en väsentlig förändring jämfört med tidigare. Det innebär enbart att det alltså fanns sådana risker med arbetet på terminalen.

Utredningen

Målet har avgjorts efter huvudförhandling. Vid denna har det på förbundets begäran hållits vittnesförhör med skyddsombudet G.W. och hamnarbetaren K.E., medan det på arbetsgivarparternas begäran har hållits vittnesförhör med terminalchefen S.A. och HR-chefen M.G. Parterna har även åberopat skriftlig bevisning.

Domskal

Twisten

Twisten avser om bolaget är skadeståndsskyldigt för att ha brutit mot skyldigheten att förhandla enligt 11 § medbestämmandelagen. Det är ostridigt att någon sådan förhandling inte genomförts.

Parterna är överens om att bolaget med anledning av tillkommande behov av tjänster åt en kund för perioden 19 april–10 juni 2021 visstidsanställde tre hamnarbetare och förlade deras arbetstid till eftermiddagsskift kl. 15.00–23.00. Enligt förbundet var bolaget skyldigt att förhandla med förbundet enligt 11 § medbestämmandelagen innan dessa beslut fattades. Förbundets ståndpunkt är att dessa beslut utgjort en viktigare förändring av verksamheten eller i vart fall en viktigare förändring av arbetsförhållandena för fyra arbetstagare, som är medlemmar i förbundet. Arbetsgivarparterna är av motsatt ståndpunkt och har gjort gällande att besluten varken inneburit en viktigare förändring av verksamheten eller inneburit någon viktigare förändring av arbetsförhållanden för de fyra arbetstagarna.

Bolagets beslut

Pappersbruket BillerudKorsnäs förvarnade bolaget om att det under perioden 19 april–10 juni 2021 skulle uppkomma behov för bolaget av att hantera större volymer än normalt på terminal Granudden. Med anledning av detta beslutade bolaget att visstidsanställa tre hamnarbetare för den berörda perioden. De anställdes först för en period om fyra veckor, som senare förlängdes med ytterligare fyra veckor. De tre hamnarbetarna schemalades på eftermiddagarna, vilket innebar arbete kl. 15.00–23.00 måndag till fredag varannan vecka och måndag till torsdag varannan vecka. De arbetade främst med stuffning, dvs. arbete med att stuva gods i containrar vid en uppställningsplats (en så kallad stuff), och med in- och utlastning av pappersrullar till och från terminalen.

Parterna är ense om att besluten i fråga innebar att det under eftermiddagarna förekom arbete vid två stuffer i stället för vid endast en. Förbundet har gjort gällande att beslutet att låta de tre visstidsanställda hamnarbetarna arbeta eftermiddagsskift även innebar att det inrättades ett nytt ständigt eftermiddagsskift, som hanterade den ena stuffen, medan den andra stuffen liksom tidigare sköttes av det diskontinuerliga tvåskiftet. Arbetsgivarparterna har häremot gjort gällande att det inte var fråga om ett nytt eftermiddagsskift, utan att de tre visstidsanställda hamnarbetarna schemalades i det befintliga eftermiddagsskiftet i det diskontinuerliga tvåskiftet. Parterna är ense om att det var endast dessa tre hamnarbetare som enbart arbetade eftermiddagar.

Konsekvenser av besluten

Förbundets inställning

Förbundet har gjort gällande att besluten innebar en viktigare förändring av bolagets verksamhet och även en viktigare förändring av arbetsförhållandena för de fyra förbundsmedlemmarna T.T., G.W., J.H. och K.E.

Förbundet har anfört i huvudsak följande.

I och med att det förekom arbete vid två stuffar i stället för en blev det mer att göra för hamnarbetaren som körde containertruck ett, den så kallade containerrettan, som skötte containerhanteringen vid stuffen. Han eller hon kunde inte i samma utsträckning som tidigare hjälpa hamnarbetaren som körde containertruck två, den så kallade containertvåan, som skötte lastning och lossning av tågen. Det medförde att containertvåan i mindre utsträckning än vanligt kunde hjälpa till med inlastningen, vilket i sin tur betydde att hamnarbetarna som skötte inlastningen till terminalen under större delen av skiftet var två i stället för tre.

Utökningen av driften innebar vidare att containerrettan under eftermiddagarna i princip fick hantera samtliga containrar för båda stufarna. Framkörningen av tomma containrar och bortkörningen av fulla containrar pågick konstant. Det var svårt att hinna med att få undan containrarna.

Dessutom utgjorde det i sig en viktigare förändring av verksamheten att införa en ny schemaordning som innebar att vissa arbetstagare alltid arbetade på eftermiddagar. Ett ständigt eftermiddagsskift är i allmänhet väldigt ovanligt och förekommer som regel inte i hamnarna. Det är, främst av sociala skäl, oönskat att alltid arbeta på eftermiddagen, dvs. kl. 15.00–23.00.

Den ordning som bolaget införde var bristfällig och medförde en onödigt hög arbetsbelastning med ohälsosamma stresspåslag. Såväl den ökade arbetsbelastningen som den nya arbetsordningen innebar en viktigare förändring av arbetsförhållandena för hamnarbetarna på det diskontinuerliga tvåskiftet som arbetade eftermiddag.

Det var inte antalet containrar som faktiskt kom in till terminalen, utan bolagets åtgärder för att möta de befarade ökade volymerna, som utgjorde en ”viktigare förändring”.

Eftersom den beslutade förändringen innefattade en sådan schemaläggning som enligt kajavtalet och hamn- och stuveriavtalet ska regleras i ett lokalt arbetstidsschema, ingick bolaget en lokal överenskommelse med Transports Hamnklubb i Yilport Gävle. Innehållet i den lokala överenskommelsen talar för förbundets ståndpunkt att förändringen redan från början var avsedd att pågå under åtta veckor, och visar även att förändringen var av sådan omfattning och hade sådan innebörd att en fackförening typiskt sett hade velat få tillfälle till medbestämmandeförhandlingar. Schema- och skiftläggnings utanför ordinarie arbetstid är förändringar som arbetstagsidan typiskt sett vill medbestämmandeförhandla om.

Även den av arbetsgivarparterna ingivna riskbedömningen ger stöd åt förbundets talan. Riskbedömningen är daterad en vecka efter att beslutet trädde i kraft. Förbundets skyddsombud G.W. är angiven som deltagare i riskbedömningen trots att han inte deltog. Ingen annan från förbundet deltog heller i riskbedömningen.

Arbetsgivarparternas inställning

Enligt arbetsgivarparterna innebär besluten varken en viktigare förändring av bolagets verksamhet eller en viktigare förändring av arbetsförhållandena för någon arbetstagare.

Arbetsgivarparterna har anfört i huvudsak följande.

Det var fråga om samma arbetsuppgifter, och samma fördelning av dessa, före, under och efter den aktuella perioden. Containerrettan fick inte mer att göra, eller i vart fall inte så mycket mer att det utgjorde en viktigare förändring. Även containertvåan arbetade på samma sätt före, under och efter den aktuella perioden. Beroende på behov kunde det även före besluten i fråga vara en eller flera hamnarbetare som skötte inlastningen till terminalen, och så var det även under denna period. Det var alltså inte ovanligt att det under eftermiddagsskiftet arbetade två i stället för tre hamnarbetare med inlastning. Detta förekom t.ex. när en av hamnarbetarna som arbetade med inlastning i stället måste hjälpa till att lasta eller lossa tåg.

Det var heller inget ovanligt att det var två stuffar igång samtidigt även i tiden före den aktuella perioden. Två stuffar förekom och förekommer alltjämt när det finns ett ökat behov från kund och vid övertidsarbete. Under förmiddagsskiftet förekom det dagligen. Vid användning av två stuffar bemannades en av dem med de hamnarbetare som var schemalagda dagtid.

Bolaget har inte utökat driften och inte heller inrättat något nytt eftermiddagsskift. Rent faktiskt blev det inte fråga om några ökade volymer från pappersbruket under perioden, och liksom är fallet under andra perioder varierade antalet inkomna containrar från dag till dag och vecka till vecka. Beroende på arbetsbelastningen hjälps så gott som samtliga hamnarbetare åt med de arbetsuppgifter som finns på terminalen, även om det finns vissa uppgifter, som t.ex. att köra containertruck, som utförs endast av vissa arbetstagare.

Såvitt avser vad förbundet anfört om den lokala schemaöverenskommelsen, var det inte fråga om ett fast besked från pappersbruket att den ökade efterfrågan av bolagets tjänster skulle vara i åtta veckor. Bolaget anställde därför de tre visstidsanställda för fyra veckor i taget.

Beträffande riskbedömningen gav denna inte uttryck för annat än att de risker som förelåg med arbetet på terminalen alltjämt förelåg.

Var bolaget skyldigt att förhandla enligt 11 § medbestämmandelagen?

Några rättsliga utgångspunkter

I 11 § medbestämmandelagen föreskrivs att en arbetsgivare, innan denne beslutar om viktigare förändring av sin verksamhet, är skyldig att på eget initiativ förhandla med arbetstagarorganisation i förhållande till vilken

arbetsgivaren är bunden av kollektivavtal. Detsamma gäller innan arbetsgivaren beslutar om viktigare förändring av arbets- eller anställningsförhållandena för arbetstagare som tillhör organisationen.

I fråga om vad som avses med en viktigare förändring av verksamheten, det så kallade verksamhetsfallet, och som därmed faller inom området för förhandlingsskyldigheten enligt 11 § medbestämmandelagen anges i förarbetena (prop. 1975/76:105 bil. 1 s. 353) att förhandlingsskyldigheten ska omfatta alla frågor i arbetsgivarens verksamhet som har den omfattningen och innebörden för arbetstagarna, att man typiskt sett bör räkna med att en facklig organisation vill få tillfälle till förhandling.

I fråga om vad som avses med en viktigare förändring av arbets- eller anställningsförhållandena för arbetstagare, det så kallade arbetstagarfallet, anges i förarbetena (a. prop. s. 354) följande.

I fråga om arbetsgivarens skyldighet att ta initiativ till förhandling före beslut som avser enbart enskild arbetstagare eller grupp av arbetstagare gäller att den primära förhandlingsskyldigheten föreligger när frågan är av sådan beskaffenhet att man typiskt sett har att räkna med att vederbörande arbetstagarorganisation vill förhandla. Ingrepp i den enskildes arbets- eller anställningsförhållanden som inte är enbart tillfälliga och inte heller i övrigt är av mindre betydelse hör in under förhandlingsskyldigheten.

Den utgångspunkt som är gemensam för båda fallen är alltså att det är fråga om en viktigare förändring om ett beslut har den omfattningen och innebörden för arbetstagarna att man typiskt sett bör räkna med att en facklig organisation vill få tillfälle till förhandling. Bedömningen ska ske på objektiva grunder. Någon särskild betydelse ska inte tillmätas den omständigheten att organisationen i det enskilda fallet anser att det förelegat ett starkt intresse av att förhandla (AD 1980 nr 72).

Det är förhållandena vid tiden när arbetsgivaren överväger att fatta sitt beslut som är avgörande för bedömningen av om det är fråga om en viktigare förändring som medför förhandlingsskyldighet enligt 11 § medbestämmandelagen. Vilka faktiska konsekvenser som beslutet i efterhand har visat sig få är därför av underordnad betydelse vid denna bedömning.

Arbetsdomstolens bedömning

Bolagets beslut att visstidsanställa tre arbetstagare och låta dem arbeta eftermiddagsskift föranleddes av en förväntad, temporär, efterfrågeökning. Besluten syftade till att möta de ökade volymer som enligt besked från pappersbruket skulle behöva hanteras under en åttaveckorsperiod. Det står klart att bolaget redan från början räknade med att visstidsanställningarna skulle kunna komma att vara hela åttaveckorsperioden, om det skulle behövas. Det saknar därför, enligt Arbetsdomstolens mening, betydelse för

bedömningen av om det funnits en förhandlingsskyldighet att visstidsanställningarna inleddes med en fyraveckorsperiod. Det saknar också i princip betydelse för Arbetsdomstolens bedömning att volymerna från pappersbruket rent faktiskt inte kom att öka under den berörda perioden. Detsamma gäller de variationer i lastbilstrafiken som har förekommit och vars omfattning parterna uttryckt olika uppfattningar om. Det avgörande är vad som planerades, och vad som förelåg till bedömning, vid den tidpunkt då bolaget stod i begrepp att fatta besluten i fråga.

De tre visstidsanställda hamnarbetarna schemalades på eftermiddagar, dvs. kl. 15.00–23.00 på vardagar. Parterna har argumenterat utifrån olika uppfattningar om detta innebar att det inrättades ett nytt eftermiddagsskift, vilket förbundet hävdar, eller om arbetstagarna schemalades inom det befintliga eftermiddagsskiftet, såsom arbetsgivarparterna har gjort gällande. Enligt förbundet utgjorde det i sig en viktigare förändring av verksamheten att införa en ny schemaordning som innebar att vissa arbetstagare alltid arbetade på eftermiddagar.

Parterna är ense om att bolaget inte gjorde några förändringar i de skiftscheman eller arbetstider som gällde för övriga arbetstagare. Arbetstiderna för de visstidsanställda arbetstagarna har således bara gällt för dem och bara under den begränsade tid som de var anställda. Frågan är om besluten om visstidsanställningarna och schemaläggningen av de visstidsanställda utgjorde en viktigare förändring av verksamheten som sådan, och/eller innebar en viktigare förändring av arbetsförhållanden för fyra andra arbetstagare. Vilken inverkan besluten hade för de visstidsanställda arbetstagarna är alltså inte av betydelse för bedömningen.

Det var enbart de tre visstidsanställda hamnarbetarna som schemalades på ständigt eftermiddagsskift. Även om åtgärden inte var helt tillfällig får schemaläggningen ändå enligt Arbetsdomstolens mening betraktas som kortvarig och temporär. Arbetsdomstolen kan inte se att schemaläggningen i sig skulle ha inneburit vare sig en viktigare förändring av bolagets verksamhet, eller en viktigare förändring av arbetsförhållandena för de fyra arbetstagarna, som är medlemmar i förbundet.

Det förhållandet att det skulle förekomma dubbla stuffer under den aktuella perioden kan inte heller anses innebära att det var fråga om en viktigare förändring. Att det skulle förekomma en extra stuff under eftermiddagarna under åtta veckors tid framstår inte som någon särskilt ingripande organisationsförändring sett i förhållande till verksamhetens omfattning och utformning i övrigt på den aktuella arbetsplatsen. Arbetsgivarparterna har anfört att verksamheten under förmiddagarna normalt bedrevs vid två stuffer och att dubbla stuffer tidvis förekom även i övrigt. Förbundet har inte invänt mot detta.

Även om en extra stuff på eftermiddagarna under en åttaveckorsperiod inte kan anses ha inneburit någon viktigare förändring i sig, måste det dock vägas in vilka följdverkningar en extra stuff kunde förväntas få för den

övriga verksamheten på terminalen, och då närmast för arbetsförhållandena för de fyra nämnda arbetstagarna. Någon utredning har inte presenterats om vilka eventuella överväganden som bolaget i detta sammanhang gjorde inför sitt beslut. Däremot kan utredningen om vad som rent faktiskt blev följden av förändringen ge underlag för en bedömning av vad bolaget hade anledning att förvänta sig.

Förbundet har i detta sammanhang anfört följande. Den hamnarbetare som körde containertruck ett – den så kallade containerrettan – under eftermiddagarna fick i princip hantera samtliga containrar från båda stuffarna. Detta ledde till att han eller hon inte i samma utsträckning som tidigare kunde hjälpa den så kallade containertvåan med lastning och lossning av tågen. Detta fick i sin tur till följd att containertvåan fick mindre tid än vanligt för att hjälpa till med inlastningen, vilket ledde till att hamnarbetarna som skötte inlastningen till terminalen under större delen av eftermiddagsskiftet var två i stället för tre. Detta fick även till följd att bortkörningen av fulla containrar från stuffarna pågick konstant och att containerrettan hade svårt att hinna med.

Arbetsgivarparterna har invänt att containerrettan inte alls fick mer att göra under den aktuella perioden, eller i vart fall inte så mycket mer att det utgjorde en viktigare förändring. Vidare har de hävdade att även containertvåan arbetade på samma sätt före, under och efter den aktuella perioden, samt att det beroende på behov kunde vara en eller flera hamnarbetare som skötte inlastningen till terminalen. Arbetsgivarparterna har även framhållit att arbetsbelastningen på terminalen varierar från dag till dag och att så gott som samtliga hamnarbetare vid behov hjälps åt med de arbetsuppgifter som finns på terminalen.

De på förbundets begäran hörda vittnena G.W. och K.E., som båda arbetar vid den aktuella terminalen, har uppgett att det var ökad belastning och mer stress under den aktuella perioden. Som Arbetsdomstolen uppfattat deras berättelser, berodde den ökade stressen enligt dem huvudsakligen på att det var arbete på dubbla stuffar i förening med en ökad lastbilstrafik. Båda har bekräftat att det däremot inte hanterades fler containrar under perioden.

Den ökade lastbilstrafiken var, såvitt framgår av utredningen, inte något som bolaget var införstått med skulle komma att inträffa just under den aktuella perioden och därför haft anledning att ta med i beräkningen när besluten fattades. Det har inte påståtts eller annars framgått att förekomsten av en extra stuff var förenad med något uttryckligt krav på att containerrettan eller någon annan hamnarbetare skulle arbeta mer, snabbare eller under på annat sätt ändrade betingelser under den aktuella perioden. Det har inte heller framkommit att förekomsten av en extra stuff i sig kunde förväntas få sådana följdverkningar för bolagets verksamhet eller berörda arbetstagares arbetsförhållanden, att det på grund härav varit fråga om viktigare förändringar.

Arbetsdomstolens bedömning så här långt är alltså att bolagets beslut, med ett objektivt betraktelsesätt, inte utgjort sådana viktiga förändringar av verksamheten eller av arbetsförhållandena som ger upphov till förhandlingsskyldighet enligt 11 § medbestämmandelagen.

En fråga är vilken betydelse som bör tillmätas det förhållandet att beslutet att schemalägga de visstidsanställda på eftermiddagen var en sådan förändring av schemaläggningen, som bolaget träffade ett lokalt kollektivavtal om med Svenska Transportarbetareförbundets lokala hamnklubb. Förbundet har gjort gällande att detta visar att förändringen varit av sådan omfattning och haft sådan innebörd att en fackförening typiskt sett hade velat få tillfälle till medbestämmandeförhandlingar.

Enligt hamn- och stuveriavtalet, liksom kajavtalet, ska ett lokalt arbetstidsschema upprättas efter förhandlingar mellan de avtalsslutande parterna i alla fall där den ordinarie arbetstiden förläggs till andra tider än måndag till fredag kl. 07.00–16.30. Denna reglering talar i och för sig för att en förläggning av arbetstid utanför de angivna ramarna betraktas som en angelägen fråga av de avtalsslutande förbunden på arbetstagarsidan. Den omständigheten att bolaget och den lokala Transportklubben träffat den aktuella överenskommelsen leder dock enligt Arbetsdomstolens mening inte till slutsatsen att den kortvariga och temporära schemaläggningen av de tre visstidsanställda arbetstagarna på ständigt eftermiddagsskift därmed skulle anses utgöra en viktigare förändring av bolagets verksamhet.

Den omständigheten att bolaget i enlighet med reglerna i arbetsmiljölagen gjort en riskbedömning, som förbundet i och för sig har ifrågasatt, innebär inte heller enligt Arbetsdomstolens mening att beslutet utgjort en viktigare förändring av verksamheten eller av arbetstagarnas arbetsförhållanden. De nyanställda skulle ju under en begränsad period utföra samma slags arbetsuppgifter som andra hamnarbetare redan utförde under samma förhållanden.

Sammanfattande bedömning

Arbetsdomstolens ställningstaganden innebär att bolaget inte var förhandlingsskyldigt enligt 11 § medbestämmandelagen gentemot förbundet innan det fattade besluten om att visstidsanställa tre arbetstagare och förlägga deras arbetstid till eftermiddagarna. Arbetsdomstolen har gjort bedömningen att besluten varken innebar en viktigare förändring av verksamheten eller av arbetsförhållanden för fyra arbetstagare, som är medlemmar i förbundet.

Detta innebär att förbundets talan ska avslås.

Rättegångskostnader

Förbundet har förlorat och ska därför ersätta arbetsgivarparterna för deras rättegångskostnader.

Arbetsgivarparterna har yrkat ersättning med 238 848 kr, varav 210 000 kr för ombudsarvode, 15 000 kr för bolagets eget arbete och 13 848 kr för utlägg. Det råder inte någon tvist om beloppen.

Domslut

1. Arbetsdomstolen avslår Svenska Hamnarbeträfförbundets talan.
2. Svenska Hamnarbeträfförbundet ska ersätta Sveriges Hamnar och YILPORT Gävle AB för rättegångskostnader med 238 848 kr, varav 210 000 kr för ombudsarvode, jämte ränta enligt 6 § räntelagen på det först nämnda beloppet från dagen för denna dom till dess betalning sker.

Ledamöter: Lars Dirke, Håkan Lundquist, Berndt Molin, Åsa Kjellberg Kahn, Johanna Torstensson, Hanna Björknäs och Elisabeth Mohlkert.
Enhälligt.

Rättssekreterare: Pontus Bromander