

Sammanfattning

Fråga om förhandlingsskyldighet enligt 11 § medbestämmandelagen inför ett beslut om driftsinskränkning. I målet uppkommer särskilt frågan om betydelsen av att det reella beslutet har fattats av ett utländskt moderbolag.

ARBETSDOMSTOLENDOM
2003-04-23
StockholmDom nr 40/03
Mål nr A 105/02**KÄRANDE**

Svensk Pilotförening, Box 1139, 111 81 STOCKHOLM
Ombud: advokaten Tom Johansson, Advokatfirman Cederquist KB,
Box 1670, 111 96 STOCKHOLM

SVARANDE

1. Flygarbetsgivarna, Box 1621, 111 86 STOCKHOLM
2. Britannia Airways AB, 556248-9525, Box 611,
194 26 UPPLANDS VÄSBY
Ombud: chefsjuristen Pia Schöldström, TransportGruppen TGS Service AB,
Box 1621, 111 86 STOCKHOLM

SAKEN

förhandlingsskyldighet enligt 11 § medbestämmandelagen

Mellan Flygarbetsgivarna och Svenska Pilotföreningen gäller varandra i allmänhet avlösande kollektivavtal.

Britannia Airways AB bedriver flygverksamhet inom charterbranschen. Bolaget är genom medlemskap i Flygarbetsgivarna bundet av kollektivavtalet.

Under hösten 2001 beslutades om driftsinskränkning genom en minskning av den flygplansflotta som disponerades av Britannia Airways AB. Bolaget tog inte initiativ till någon förhandling med pilotföreningen innan dessa beslut tillkännagavs i två personalmeddelanden. Mellan parterna har uppstått tvist huruvida bolaget därigenom har åsidosatt sina skyldigheter enligt 11 § medbestämmandelagen. Parterna har förhandlat såväl lokalt som centralt utan att kunna enas i tvisten.

Pilotföreningen har väckt talan i Arbetsdomstolen mot arbetsgivarparterna och har därvid yrkat att domstolen skall förplikta bolaget att till pilotföreningen utge allmänt skadestånd med 300 000 kr jämte ränta enligt 6 § räntelagen från den 1 juli 2002 till dess full betalning sker.

Arbetsgivarparterna har bestritt käromålet. De har vitsordat rätteyrkandet som skäligt i och för sig.

Parterna har yrkat ersättning för rättegångskostnader.

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

Pilotföreningen

Britannia Airways AB är ett flygbolag som bedriver charterflygningar i huvudsak på uppdrag av Fritidsresegruppen. Flygningar sker företrädesvis från Sverige och Norge samt i viss utsträckning från Danmark och Finland. Fritidsresegruppen består av ett antal försäljningsbolag i de nordiska länderna, t.ex. Fritidsresor Sverige AB i Sverige och Star Tour i Danmark. Moderbolag i Fritidsresegruppen är Fritidsresor Holding AB. Under år 2001 hade Britannia Airways AB i medeltal 548 anställda i Sverige och 82 anställda i Norge. En betydande del av bolagets anställda är piloter och kabinanställda.

I december 1997 förvärvades Fritidsresegruppen av Storbritanniens ledande resekoncern, Thomson Travel Group. År 2000 förvärvades Thomson Travel Group i sin tur av den tyska industrikoncernen Preussag AG. Förvärvet av Thomson Travel Group var ett strategiskt förvärv i syfte att etablera Preussag AG i resebranschen. Koncernen omorganiserades därefter på visst sätt. I samband med omorganisationen bytte Preussag AG namn till TUI AG, där TUI står för Tourism Union International. Även Thomson Travel Group bytte namn och heter numera TUI Northern Europe. Fritidsresegruppen, där Fritidsresor Holding AB alltså utgör moderbolag, kallas numera TUI Nordic.

De olika affärsområdena inom koncernen anlitar olika flygbolag i sin verksamhet. TUI Nordic, eller Fritidsresegruppen, anlitar Britannia Airways AB. Andra bolag och affärsområden inom TUI AG anlitar andra flygbolag vilka i likhet med Britannia Airways AB ingår i koncernen. Sammanlagt finns sex olika flygbolag inom koncernen.

Beträffande koncernförhållandena kan sammanfattningsvis konstateras följande. Britannia Airways AB är ett helägt dotterbolag till bolaget Britannia Sweden AB. Det senare bolaget är ett dotterbolag till Fritidsresor Holding AB som i sin tur alltså ägs av TUI Northern Europe.

Av Britannia Airways AB:s årsredovisning för år 2001 framgår att flygplansflottan under det året bestod av tre olika modeller av märket Boeing, nämligen 767, 757 och 737. Det totala antalet var under sommartrafiken åtta och under vintertrafiken nio flygplan. Under rubriken "Viktiga händelser" anges i förvaltningsberättelsen att det redan i början av året hade konstaterats att efterfrågan på charterresor i Sverige och Norge hade stagnerat. Olika faktorer bedömdes ha bidragit till detta, bl.a. den svenska kronans svaga värde i förhållande till den amerikanska dollarn. Enligt förvaltningsberättelsen föranledde detta att bolaget beslutade att ersätta resterande plan av typen 757 med den något mindre flygplanstypen 737. Vidare angavs i förvaltningsberättelsen att terrordåden i USA den 11 september 2001 förändrade framtiden för bolaget och alla övriga flygbolag i världen. Chartermarknaden försämrades omedelbart till följd av dessa händelser och bokningarna var vissa dagar negativa, dvs. det gjordes fler avbokningar än nybokningar. Av denna anledning angavs i förvaltningsberättelsen att det i syfte att reducera riskexponeringen inför framtiden hade fattats ett flertal beslut, bl.a. att senarelägga leveransen av två plan av modell 737 från tillverkaren Boeing till maj 2002 re-

spektive maj 2003. Dessutom hade fattats ett beslut om att reducera flygplansflottan med ett plan av typen 767.

De beslut som beskrevs på detta sätt i förvaltningsberättelsen hade offentliggjorts i personalmeddelanden den 26 oktober och den 7 november 2001. I meddelandet den 26 oktober angavs att TTG, alltså Thomson Travel Group, hade beslutat att dra bort ett plan av modell 767 från den nordiska marknaden. Vidare angavs att TTG har förhandlat med Boeing om att senarelägga leveransen av två plan av modell 737. I personalmeddelandet angavs också att de fackliga företrädarna hade fått meddelande om situationen och att parterna skulle träffas senare för att diskutera hur övertaligheten skulle hanteras.

Av personalmeddelandet den 7 november 2001 framgick att Britannia Nordic, som Britannia Airways AB också kallades, skulle komma att ha en flygplansflotta av viss sammansättning innebärande en minskning med två flygplan. Orsaken till detta angavs vara att produktionen påverkats kraftigt och att kostnaderna i bolaget måste sänkas utifrån de nya förutsättningar som gällde efter händelserna den 11 september 2001. Det angavs i meddelandet att bolaget samma dag hållit MBL-förhandlingar avseende driftsinskränkningar med samtliga s.k. kabinklubbar inom bolaget.

Det framgår således av dessa personalmeddelanden att besluten om nedskärningar av flygplansflottan hade fattats av Thomson Travel Group i England. Inom detta bolag finns det en särskild grupp, en s.k. Aviation Committee, som åtminstone under år 2001 inom koncernen fattade beslut i fråga om sammansättningen av flygplansflottan och hur denna flotta skulle disponeras av samtliga sex flygbolag.

De aktuella besluten ledde som redan framgått till primärförhandlingar med pilotföreningens Britanniassektion. Förhandlingarna gällde dock inte frågan om minskningen av flygplansflottan - beslut om detta hade ju redan fattats - utan enbart konsekvenserna av dessa beslut. Ungefär ett fyrtiotal piloter berördes av besluten. Som en direkt följd av den beslutade driftsinskränkningen fick 13 piloter sluta sina arbeten. Sju av dessa piloter var tillsvidareanställda.

Driftsinskränkningen har haft stor betydelse för verksamheten och för pilotföreningens medlemmar hos bolaget. Bolaget har därför innan beslut fattades om den minskade flygplansflottan varit skyldigt att förhandla med pilotföreningen enligt 11 § medbestämmandelagen. Eftersom så inte skedde är bolaget skadeståndsskyldigt gentemot pilotföreningen.

Den omständigheten att besluten om reduktion av flygplansflottan har fattats högre upp i bolagsstrukturen befriar inte Britannia Airways AB från dess förhandlingsskyldighet. Detta följer av principen om det s.k. indirekta ansvar som enligt förarbetsuttalanden och Arbetsdomstolens praxis åvilar ett moderbolag i en koncern. Moderbolaget är skyldigt att se till att ett dotterbolag kan fullgöra sina skyldigheter enligt medbestämmandelagen. Dotterbolaget kan enligt denna princip inte med framgång försvara en underlåtenhet att förhandla i en viss fråga enbart genom att hänvisa till att det reella beslutet har fattats i t.ex. moderbolaget eller i annat bolag inom koncernen.

Principen skall inte blandas ihop med läran om ansvarsgenombrott. Pilotföreningen menar alltså inte att det ålegat TUI Northern Europe att förhandla enligt 11 § medbestämmandelagen. Det engelska moderbolaget har dock haft ett indirekt ansvar för att Britannia Airways AB skulle fullgöra sin förhandlingskyldighet innan beslutet rörande flygplansflottan fattades.

Att moderbolaget som i det föreliggande fallet är en utländsk juridisk person påverkar inte tillämpningen av medbestämmandelagen. Det förhållandet att beslutet har fattats i ett utländskt bolag betyder alltså inte att förhandlingskyldigheten enligt medbestämmandelagen bortfaller. Det är det svenska dotterbolaget som blir ansvarigt för att det utländska moderbolaget inte gör det möjligt för dotterbolaget att uppfylla den förhandlingskyldighet som föreligger enligt svensk rätt. Det åligger det utländska moderbolaget att se till att dotterbolaget kan uppfylla sina skyldigheter enligt den svenska medbestämmandelagen på samma sätt som i fråga om dotterföretagets skyldigheter enligt lagar och föreskrifter exempelvis på luftfartens område.

Arbetsgivarparterna

Britannia Airways AB har sitt säte i Stockholm och ingår i den tyska koncernen TUI AG. I koncernen ingår flera andra rese- och flygbolag med säte i olika länder, bl.a. TUI Northern Europe som har sitt säte i England och Fritidsresor AB med säte i Sverige. Britannia Airways AB ägs av TUI Northern Europe som tidigare hette Thomson Travel Group.

Britannia Airways AB utför de flygningar som Fritidsresor AB avropar hos TUI Northern Europe. Fritidsresor är Britannia Airways AB:s enda kund. Britannia Airways AB anmäler sitt behov av flygplan hos det särskilda organet Aviation Group inom TUI Northern Europe. Denna Aviation Group har bl.a. till uppgift att optimera flygplansflottans sammansättning i samtliga de flygbolag som ingår i koncernen. Beslut rörande flygplansflottans sammansättning fattas efter det att researrangörer i olika länder har angett vilken flotta som behövs mot bakgrund av antalet bokade resor och vilka typer av resor det rör sig om. Varje säsong anmäler i detta fall Fritidsresor AB hos Aviation Group vilket behov det bolaget har av att anlita Britannia Airways AB som flygbolag. Aviation Group lägger därefter fram förslag till beslut till TUI Northern Europe som sedan beslutar om vilken flygplansflotta Britannia Airways AB skall ha. Beslutet meddelas sedan Britannia Airways AB, som har att rätta sig efter dessa. Britannia Airways AB äger inga flygplan, utan hyr eller leasar de plan som används av ett annat företag inom koncernen som i sin tur leasar flygplanen av ett amerikanskt företag.

Britannia Airways AB flyger i dag mellan sex och sju flygplan och har 706 anställda varav 146 är piloter. Alla flygningar som utförs av Britannia Airways AB köps av Fritidsresegruppen.

Händelserna den 11 september 2001 innebar för Britannia Airways AB:s del bl.a. att försäkringskostnaderna per år ökade med omkring 50 milj. kr. Även ombyggnader av flygplatser m.m. medförde kraftigt ökade kostnader. Sam-

tidigt minskade antalet resenärer drastiskt efter händelserna den 11 september. Redan dessförinnan var marknaden svag.

Britannia Airways AB hade tidigare flugit två plan av typen Boeing 767 på långdistans under vinterhalvåret. Efter händelserna den 11 september 2001 gjorde Fritidsresor prognosen att det inte skulle finnas ett tillräckligt passagerarunderlag för mer än en Boeing 767 under vinterhalvåret. Fritidsresor meddelade därför Aviation Group i London om att man önskade minska flygkapaciteten inför kommande säsong. På grundval av denna information rekommenderade Aviation Group dels att Britannia Airways AB:s produktion fr.o.m våren 2002 skulle reduceras med en Boeing 767, dels att man skulle senarelägga leveransen av två flygplan från Boeingfabriken. För långdistansflygning under vintersäsongen kvarstod därmed endast en Boeing 767. TUI Northern Europe beslöt i enlighet härmed.

Från Britannia Airways AB:s sida är man mycket mån om att iaktta sina skyldigheter enligt den arbetsrättsliga lagstiftningen och hålla personalen och dess organisationer informerad om verksamheten. Den 7 november 2001 hölls ett möte med samtliga fackklubbar där man från bolagets sida redogjorde för de aktuella besluten. Bolaget kallade omedelbart till MBL-förhandlingar beträffande de konsekvenser som TUI Northern Europes beslut skulle medföra i form av personalnedskärningar m.m. Driftsinskränkningen kom såsom pilotföreningen har anfört att leda till att sju piloter sades upp.

Det bestrids att bolaget har gjort sig skyldigt till brott mot medbestämmandelagen. Det aktuella beslutet har inte fattats av Britannia Airways AB eller något annat bolag i Sverige utan av ett engelskt bolag som ingår i en tysk koncern. Rättigheter utifrån medbestämmandelagen kan inte riktas mot utlandsägda koncerner som har bolag i Sverige. Det finns enligt gällande rätt inte något indirekt medbestämmande innebärande att ledningen i Tyskland eller i det engelska bolaget skulle vara skyldig att bereda Britannia Airways AB:s ledning möjlighet att förhandla enligt 11 § medbestämmandelagen innan beslut fattas.

Det vitsordas att principen om moderbolagets ansvar för ett dotterbolags skyldighet att förhandla enligt medbestämmandelagen gäller såsom pilotföreningen har gjort gällande. Förhandlingsskyldigheten enligt medbestämmandelagen gäller enbart för den fysiska eller juridiska person som är arbetsgivare i rättslig mening. Medbestämmandelagens regelsystem förutsätter emellertid att det är en svensk arbetsgivare som råder över de beslut som fattas. De motivuttalanden och den rättspraxis som pilotföreningen syftar på gäller enbart svenska förhållanden.

När det gäller internationella förhållanden kan konstateras att en svensk koncern definieras som en grupp av företag som enligt svensk lag bildar en koncern. Enligt aktiebolagslagen omfattas därvid inte utländska bolag av det svenska koncernbegreppet. Vidare framgår av styrelserepresentationslagen att koncernbegreppet endast omfattar svenska juridiska personer. Principen enligt den lagen är att varje enhet i en koncern är underkastad lagen i det land där verksamheten bedrivs. I betänkandet SOU 1982:60 har uttalats att skyl-

digheter enligt medbestämmandelagen inte torde kunna riktas mot utländska moderbolag med dotterbolag i Sverige. Samma resonemang förs i SOU 1994:141 s. 447.

Med stöd av det anförda anser arbetsgivarparterna att Britannia Airways AB inte har varit skyldigt att förhandla inför de beslut som fattats av TUI Northern Europe. Britannia Airways AB har därför inte ådragit sig någon skadeståndsskyldighet.

Domskäl

Tvisten i målet gäller huruvida Britannia Airways AB har haft skyldighet att förhandla med pilotföreningen enligt 11 § medbestämmandelagen inför ett beslut om driftsinskränkning.

I målet är upplyst följande. Britannia Airways AB är ett dotterföretag till det engelska bolaget TUI Northern Europe som i sin tur är ett dotterföretag till det tyska bolaget TUI AG. TUI Northern Europe äger också TUI Nordic, eller Fritidsresegruppen, som består av en grupp resebolag med säten i de nordiska länderna. Fritidsresegruppen är Britannia Airways AB:s enda kund. Som en följd av terrorattackerna mot USA den 11 september 2001 konstaterade Fritidsresegruppen en betydande nedgång av antalet bokade resor. Av detta skäl anmälde Fritidsresegruppen till TUI Northern Europe att flygkapaciteten borde minska under den kommande säsongen. Som en följd av detta beslutade TUI Northern Europe att Britannia Airways AB:s flygplansflotta skulle reduceras med ett plan för långflygningar under vintersäsongen samt att leveransen från tillverkaren Boeing av två beställda plan skulle senareläggas. Under hösten 2001 tillkännagav ledningen för Britannia Airways AB dessa beslut om driftsinskränkning. Någon primärförhandling enligt 11 § medbestämmandelagen hade dessförinnan inte ägt rum mellan ledningen för Britannia Airways AB och pilotföreningen. Däremot tog bolaget senare initiativ till förhandlingar med pilotföreningen om konsekvenserna av den beslutade driftsinskränkningen. Driftsinskränkningen kom att leda bl.a. till att sju tillsvidareanställda piloter sades upp.

Parterna i målet är överens om att beslutet om en reduktion av Britannia Airways AB:s flygplansflotta har varit av sådan karaktär att det typiskt sett omfattas av förhandlingsskyldighet enligt 11 § medbestämmandelagen.

Arbetsgivarparterna har emellertid bestritt att Britannia Airways AB har varit skyldigt att ta initiativ till förhandling inför besluten om driftsinskränkning. Som grund för sin ståndpunkt har de anförts i huvudsak följande. Någon förhandlingsskyldighet har inte förelagts med hänsyn till att det aktuella beslutet har fattats i ett bolag med säte utomlands. Tillämpligheten av medbestämmandelagens regler rörande förhandlingsskyldighet förutsätter att ett svenskt bolag råder över det aktuella beslutet. Utländska bolag kan inte ingå i en koncern enligt det koncernbegrepp som gäller enligt svensk rätt.

Pilotföreningen har mot detta invänt följande. Det faktum att beslutet har fattats av ett moderbolag med säte utanför Sverige har inte inneburit att

Britannia Airways AB har saknat skyldighet att förhandla enligt 11 § medbestämmandelagen. Principen om ett moderbolags s.k. indirekta ansvar för att ett dotterbolag uppfyller sin förhandlingsskyldighet enligt medbestämmandelagen gäller enligt pilotföreningens uppfattning även om moderbolaget har sitt säte i ett annat land än Sverige.

Har Britannia Airways AB haft skyldighet att ta initiativ till förhandling om driftsinskränkningen?

Innan en arbetsgivare beslutar om viktigare förändring av sin verksamhet, skall han enligt 11 § medbestämmandelagen på eget initiativ förhandla med arbetstagarorganisation i förhållande till vilken han är bunden av kollektivavtal. Som framgår av lagtexten åvilar alltså förhandlingsskyldigheten den enskilde arbetsgivaren, vare sig denne är en enskild person, ett bolag, en förening eller annan fristående rättslig enhet. Detta betyder enligt förarbetena till medbestämmandelagen att det inom koncernförhållanden är de anställda hos var och en av de i koncernen ingående enheterna som har förhandlingsrätt gentemot ledningen för den enheten. I förarbetena upprepas också ett uttalande av arbetsrättskommittén av innebörd att ledningen för ett dotterföretag inte bör kunna åsidosätta sin förhandlingsskyldighet under hänvisning till att den visserligen fattar de formella besluten men att den verkliga makten ligger hos koncernledningen. Bedrivs planeringsarbete av reell betydelse för dotterföretaget utanför detta, kan inte formella beslut fattas inom det företaget utan att arbetstagarparten fått ta del i planeringsarbetet som ett led i de primära förhandlingarna (se prop. 1975/76:75 s. 353 f.). Detta innebär enligt fast praxis i Arbetsdomstolen att dotterbolaget inte med framgång kan försvara sin underlåtenhet att förhandla enligt 11 § medbestämmandelagen enbart genom att hänvisa till att bolaget saknade kännedom om de överväganden som gjordes utanför bolaget, t.ex. i ett moderbolag (se bl.a. domen 1979 nr 1).

Arbetsgivarparterna har anfört att det i det föreliggande fallet inte fattades något beslut om driftsinskränkning av ledningen för Britannia Airways AB eftersom beslutet redan var fattat av det engelska moderbolaget. Med anledning därav bör framhållas att förhandlingsskyldigheten hos dotterföretaget i en situation som den aktuella givetvis inte förutsätter att dotterföretaget har fattat ett i egentlig mening "formellt" beslut i frågan. Det är tillräckligt att dotterföretaget i sin egenskap av arbetsgivare accepterar och agerar i enlighet med det beslut som reellt sett har fattats hos moderbolaget. Om så sker utan att frågan i hela dess vidd har varit föremål för förhandlingar med de anställda hos dotterföretaget, har detta företag såsom arbetsgivare åsidosatt bestämmelserna i medbestämmandelagen.

Sammanfattningsvis innebär det anförda att förhandlingsskyldigheten enligt 11 § medbestämmandelagen åvilar den som är arbetsgivare för de berörda anställda samt att det för förhandlingsskyldigheten saknar betydelse huruvida det egentliga beslutsfattandet med hänsyn till de ekonomiska realiteterna ligger utanför företaget. Det bör tilläggas att denna princip gäller oavsett om det reella beslutsfattandet äger rum hos ett moderbolag i en svensk koncern, hos

en enskild ägare till företaget eller - som i det föreliggande fallet - hos en utländsk ägare.

Domstolen kan mot denna bakgrund inte godta vad arbetsgivarparterna har anfört om att förhandlingsskyldighet inte har förelegat hos Britannia Airways AB därför att detta bolags moderföretag, TUI Northern Europe, inte som sådant omfattas av reglerna i medbestämmandelagen. Britannia Airways AB åsidosatte alltså sin förhandlingsskyldighet enligt 11 § medbestämmandelagen i samband med driftsinskränkningen under hösten 2001.

Bestämmande av det allmänna skadeståndet

Domstolens ställningstagande i det föregående innebär att bolaget har ådragit sig skyldighet att utge allmänt skadestånd till pilotföreningen.

Vid bestämmande av det allmänna skadeståndet bör det beaktas att driftsinskränkningen ledde till uppsägning av flera arbetstagare och att den aktuella förhandlingsfrågan därför var av stor betydelse för arbetstagsidan. Samtidigt bör beaktas att bolagets underlåtenhet inte synes ha varit grundad på någon avsikt att undandra pilotföreningen det medinflytande som förhandlingar enligt medbestämmandelagen syftar till. Det kan konstateras att bolaget senare tog upp förhandlingar med pilotföreningen om genomförandet och konsekvenserna av den beslutade driftsinskränkningen. Arbetsdomstolen bestämmer det allmänna skadeståndet till 100 000 kr.

Rättegångskostnader

Med den angivna utgången i skadeståndsfrågan bör arbetsgivarparterna såsom tappande parter ersätta pilotföreningen för dess rättegångskostnader. Arbetsgivarparterna har vitsordat det av pilotföreningen yrkade beloppet såsom skäligt.

Domslut

1. Arbetsdomstolen förpliktar Britannia Airways AB att till Svensk Pilotförening utge allmänt skadestånd med etthundratusen (100 000) kr jämte ränta enligt 6 § räntelagen från den 1 juli 2002 till dess full betalning sker.
2. Britannia Airways AB skall ersätta Svensk Pilotförening för rättegångskostnader med åttioentusentvåhundrafemtio (81 250) kr, avseende ombudsarvode, jämte ränta enligt 6 § räntelagen från dagen för denna dom till dess betalning sker.

Ledamöter: Michaël Koch, Per Virdesten, Siv Kimbré, Carl Magnus Pontén, Kent Johansson, Ulrika Värnskog och Anna-Greta Johansson. Enhälligt.

Sekreterare: Tommy Larsson