

Sammanfattning

Tolkning av kollektivavtal. I kollektivavtal gällande för kabinpersonal hos ett flygbolag föreskrivs att turnaroundflygningar till vissa angivna orter efterföljs av streckdag (vilodag). Fråga om bestämmelsen ger rätt till streckdag vid turnaroundflygningar oavsett i vilken riktning dessa går, dvs. om turnaroundflygningar som startar från de angivna orterna också ger rätt till streckdag.

ARBETSDOMSTOLENDOM
2003-09-10
StockholmDom nr 66/03
Mål nr A 140/02**KÄRANDE**

Tjänstemannaförbundet HTF, Box 30102, 104 25 STOCKHOLM
Ombud: förbundsjuristen Bo Ericson, LO-TCO Rättsskydd AB,
Box 1155, 111 81 STOCKHOLM

SVARANDE

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

SAKEN

tolkning av kollektivavtal

Bakgrund

Mellan Tjänstemannaförbundet HTF (förbundet) och Flygarbetsgivarna gäller varandra i allmänhet avlösande kollektivavtal för kabinpersonal (C/C) hos Britannia Airways AB (bolaget). Bolaget är medlem i Flygarbetsgivarna. Det nu aktuella avtalets giltighetstid är den 1 april 2001 - 31 mars 2004. I avtalets Bilaga A, mom 2:9, föreskrivs följande.

Mom 2:9 Turnaroudflygningar (t/a)

Fullbordad flygning till Funchal med mellanlandning och Kanarieöarna efterföljs av streckdag. I de fall C/C kallas ut på SB för att utföra sådan flygning, och efterföljande ledig dag är en tjänstefri dag, ersätts C/C enligt § 7, mom 6, 6:1. C/C kan inte neka till sådan utkallelse, såvida den inte är planerad med utcheck efter kl. 23.00. (Ersättning enligt § 7, mom 7:1 utgår då ej). Timavlönad C/C har dock rätt neka till sådan utkallelse.

Under vintersäsongen (1/11-30/4) kan C/C maximalt genomföra 4 t/a flygningar planerade över 12 timmar från check in till check ut (ej p g a förseningar) per 2-veckorsperiod (på varandra löpande veckor, 1+2, 3+4, o s v).

Protokollsanteckning

Företaget åtar sig att - om inte den enskilde C/C medger annat – planera verksamheten så att om 2 t/a flygningar, som utan mellanliggande fridag, följer efter varandra, följs av en tredje t/a flygning skall före denna flygning läggas ut två dagar utan tjänstgöring (streckdag eller tjänstefridag).

Tvist har uppkommit mellan parterna huruvida bestämmelsen ”Fullbordad flygning till Funchal med mellanlandning och Kanarieöarna efterföljs av streckdag” även innebär att rätt till streckdag föreligger vid turnaroudflygningar *från* Funchal (med mellanlandning) eller *från* Kanarieöarna till Sverige och åter till Funchal eller Kanarieöarna. Upprinnelsen till tvisten är att bolaget den 19 december och den 26 december 2001 har genomfört turnaroudflygningar från Kanarieöarna till Göteborg och tillbaka till Kanarieöarna utan att ge kabinpersonalen streckdag den 20 respektive den 27 december 2001.

Tvisteförhandlingar har ägt rum utan att parterna har kunnat enas. Förbundet har därefter väckt talan vid Arbetsdomstolen. De enskilda personer som också omfattas av talan är sådan kabinpersonal som har genomfört de angivna flygningarna den 19 och den 26 december 2001 och är medlemmar i förbundet.

Yrkanden m.m.

Förbundet har yrkat att Arbetsdomstolen skall förklara att bestämmelsen i Bilaga A, mom 2:9 i det nu gällande kollektivavtalet mellan Flygarbetsgivarna och förbundet för kabinpersonal hos bolaget, har den innebörden att kabinpersonal har rätt till streckdag även vid turnaroudflygningar *från* Funchal med mellanlandning eller *från* Kanarieöarna via Sverige tillbaka till Funchal eller Kanarieöarna.

Vidare har förbundet yrkat att Arbetsdomstolen skall förplikta bolaget att till förbundet utge allmänt skadestånd med 200 000 kr jämte ränta enligt 6 § räntelagen från dagen för delgivning av stämning.

Förbundet har även yrkat att Arbetsdomstolen skall förplikta bolaget att till envar av P.B., P.BW., L.L.J., T.K., M.S., A.H., A.N., C.S., M.T. och H.L.B. utge allmänt skadestånd med 20 000 kr jämte ränta enligt 6 § räntelagen från dagen för delgivning av stämning.

Flygarbetsgivarna och bolaget har bestritt käromålet i dess helhet. För det fall att Arbetsdomstolen skulle finna att skadeståndsskyldighet föreligger har arbetsgivarparterna yrkat att skadeståndet skall jämkas till noll kronor, alternativt det lägre belopp som domstolen finner skäligt med hänsyn till omständigheterna i målet.

Parterna har yrkat ersättning för rättegångskostnader.

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

Förbundet

Den omtvistade bestämmelsen föreskriver att vissa turnaroundflygningar ger rätt till en efterföljande streckdag. En turnaroundflygning innebär att kabinpersonalen flyger till en viss ort och redan samma dag flyger tillbaka till ursprungsorten. Streckdag betyder att den berörde arbetstagaren har en vilodag. Bakgrunden till regleringen i kollektivavtalet är att de turnaroundflygningar som omfattas av bestämmelsen innebär en tjänstgöring för kabinpersonalen som är långvarig och särskilt ansträngande. Personalens behov av vila och återhämtning är framträdande. Parterna har därför avtalat att personalen skall ha en streckdag dagen efter en turnaroundflygning där Funchal, med mellanlandning, eller Kanarieöarna är resmålet.

Streckdagen är en dag avsedd för återhämtning. Under en streckdag får det inte förekomma vare sig aktiv tjänstgöring - flygning med passagerare - eller passiv tjänstgöring. Passiv tjänstgöring innebär arbete utan passagerare, t.ex. då personal förflyttas till en ort där aktiv tjänstgöring skall påbörjas.

Luftfartsverket har utfärdat bestämmelser för civil luftfart, BCL, som tar sikte på säkerhetsfrågor. Enligt dessa bestämmelser tillräknas flygpersonalen ett antal poäng per flygtimme, beroende på vilken tid på dygnet flygningen äger rum. Poängen har betydelse för hur mycket en person får arbeta utan att vila. Även passiv tjänstgöring ger poäng enligt BCL.

Parterna är ense om att kabinpersonalen har rätt till en streckdag vid turnaroundflygningar från Sverige till antingen Funchal, med mellanlandning, eller Kanarieöarna och sedan åter till Sverige. Vad tvisten gäller är om rätt till streckdag föreligger vid den omvända situationen, där flygningen går från Funchal, med mellanlandning, eller från Kanarieöarna, via Sverige och sedan tillbaka till Funchal eller Kanarieöarna.

I kollektivavtalets Bilaga A, mom 2:9 *andra stycket* finns en regel som begränsar antalet turnaroundflygningar. Under vintersäsongen får maximalt fyra turnaroundflygningar över tolv timmar äga rum per tvåveckorsperiod. Denna begränsning gäller samtliga turnaroundflygningar över tolv timmar, inte bara sådana där Funchal, med mellanlandning, och Kanarieöarna är destination.

De två sammanhängande delarna i mom 2:9, dvs. rätten till streckdag vid vissa turnaroundflygningar och det begränsande antalet turnaroundflygningar under en tvåveckorsperiod, var viktiga förutsättningar för förbundet när bestämmelserna antogs år 1996.

Beträffande tillkomsten av bestämmelsen i mom 2:9 kan följande sägas. Avtalsrörelsen startade på våren 1995. Den i målet aktuella frågan togs upp först under hösten. Detta hängde samman med att bolaget ville genomföra dramatiska förändringar i verksamheten på så sätt att alla flygningar generellt skulle vara turnaroundflygningar. Bolaget hade också skaffat större flygplan som möjliggjorde detta. Bolagets planer uppdagades vid en så kallad slingförhandling, en medbestämmandeförhandling där arbetsgivarsidan och

arbetstagsridan skall försöka enas om hur bolagets produktion i form av flygningar ska vara utformad under säsongen. Planerna mötte motstånd från den fackliga organisationens sida. Samtidigt pågick avtalsrörelsen vilket så småningom ledde till att arbetstidsfrågan hamnade i avtalsrörelsen.

Parternas positioner framgår av de skriftliga slutbuden från den 18 december 1995. Förbundets ståndpunkt var att samtliga flygningar över tolv timmar skulle efterföljas av en vilodag och att högst 35 procent av vinterproduktionen över tolv timmar fick vara turnaroundflygningar. Arbetsgivarens slutbud var att turnaroundflygningar som överskred 80 poäng gav en vilodag. Här åsyftades poäng enligt BCL. Enligt BCL är 90 poäng en gräns som arbetsgivaren av säkerhetsskäl inte får planera att överskrida och 80 poäng motsvarar mellan 13 och 14 timmars arbete. Förbundet sa nej till 80-poängsförslaget eftersom det skulle innebära att endast ett fåtal turnaroundflygningar skulle leda till en efterföljande vilodag. Förhandlingarna strandade i slutet av december 1995, bl.a. beroende på denna fråga. Det blev medling och det är medlarna som har författat den avtalstext som antogs av parterna den 24 januari 1996.

Vissa förändringar har skett med bestämmelsen sedan dess. I avtalet från 1996 användes inte termen streckdag utan i stället vilodag. I och med nästa avtal, som gällde den 31 mars 1997 - 31 mars 1999, ändrades ordet vilodag till streckdag. Anledningen till att termen ändrades var att dessa vilodagar markerades med två streck i arbetschemat. Vilodagen hade därmed kommit att kallas streckdag. Förändringen var alltså en praktisk anpassning till språkbruket och innebar ingen saklig förändring. Övriga förändringar som har skett under åren saknar helt betydelse för tvisten.

Omständigheterna beträffande de fall som lett till tvisten är följande. Bolaget har den 19 och den 26 december 2001 låtit genomföra turnaroundflygningar från Kanarieöarna via Göteborg tillbaka till Kanarieöarna utan att bereda personalen rätt till streckdag. Streckdagen skulle ha lagts ut den 20 respektive den 27 december 2001. De medlemmar i förbundet som skulle haft streckdag den 20 december är P.B., P.B.W., L.L.J., T.K. och M.S.. De medlemmar som skulle haft streckdag den 27 december är A.H., A.N., C.S., M.T. och H.L.B..

Förbundet hävdar att den omtvistade avtalsbestämmelsen ger kabinpersonalen rätt till streckdag helt oberoende av flygriktningen. Det saknar således betydelse var personalen startar och slutar turnaroundflygningen. Till stöd för detta åberopas parternas avsikt samt bestämmelsens ordalydelse, syfte och ändamål. Parternas avsikt har stöd i ordalydelsen. Bestämmelsens tyngdpunkt ligger sakligt sett i att bereda personalen vila och återhämtning vid en viss typ av tjänstgöring. Villkoret är att tjänstgöringen avser turnaroundflygning med Funchal, med mellanlandning, eller Kanarieöarna som resmål eller destination. Ståndpunkten att rätten till streckdag skulle vara villkorad av i vilken riktning som personalen börjar och avslutar flygningen saknar stöd i avtalet. En sådan tolkning strider mot bestämmelsens syfte och ändamål, eftersom behovet av återhämtning sakligt sett är lika motiverat oavsett varifrån personalen flyger. Det är själva flygningen som sådan, antalet

arbetstimmar och kategori av passagerare som motiverar behovet av en vilodag.

Förbundet hävdar att bolaget har gjort sig skyldigt till kollektivavtalsbrott genom att personalen inte har fått de angivna streckdagarna. Bolaget är därför skyldigt att utge allmänt skadestånd till förbundet och till de berörda arbetstagarna.

Arbetsgivarparterna

Bolaget är ett flygbolag som tillhandahåller charterresor. År 1993 hette bolaget Transwede Airways AB. Vid den tiden träffades ett kollektivavtal mellan HAO Flygbranschens arbetsgivarförbund och förbundet för kabinpersonal hos bolaget. Avtalet gällde för tiden den 1 april 1993 – 31 mars 1995. I avtalet tillkom en bestämmelse med lydelsen ”Flygningar till Kanarieöarna skall schemaläggas med efterföljande streckdag”. Vid den här tidpunkten hade bolaget få flygningar till Kanarieöarna och det var ibland nödvändigt att mellanlanda på dessa resor. För att tillgodose behovet av vila infördes den här specialregeln just för flygningar till Kanarieöarna. Även andra långflygningar förekom men dessa gav inte rätt till streckdag.

Efter avtalsrörelsen 1993 begärde Transwede Airways AB utträde ur dåvarande Flygbranschens arbetsgivarförbund. År 1996 träffades ett nytt kollektivavtal efter medling. Vid förhandlingarna inför det avtalet har bolaget inte haft någon annan ståndpunkt än att behålla den lydelse som gällde från år 1993, som alltså endast gällde flygningar till Kanarieöarna. Flygningar till Funchal med mellanlandning lades till men det var aldrig tal om att utvidga bestämmelsen till alla långflygningar. Bolaget hade vid den tiden inte några flygplan stationerade på Kanarieöarna. Därför har parterna över huvud taget inte diskuterat turnaroundflygningar från Kanarieöarna. Bolaget blev medlem i Flygarbetsgivarna år 1997 och texten har inte ändrats i det här avseendet sedan år 1996.

Inför varje säsong har bolaget slingsamråd där principiella tjänstgöringsprogram för säsongen förhandlas fram. En slinga är det tjänstgöringsprogram som sedan individen schemaläggs på. I det principiella tjänstgöringsprogrammet finns inga individer inlagda, det är först senare varje individ får ett eget schema. Av protokollet från ett slingsamråd den 24 augusti 2000 framgår att förbundet har godkänt turnaroundflygningar från Kanarieöarna trots att de inte efterföljs av streckdag. Det framgår visserligen inte av protokollet huruvida flygningarna efterföljs av streckdag, det får sedan utläsas ur individuella scheman. Men i protokollet anges bl.a. att företaget avser att lägga in passiva transporter i individuella scheman och det har förbundet inte motsatt sig.

Det var först hösten år 2000 som bolaget fick flygplan stationerade på Kanarieöarna. Turnaroundflygningar från Kanarieöarna utan efterföljande streckdag har ägt rum bl.a. i januari 2001 utan att förbundet har reagerat, vilket framgår av ingivna scheman. I dessa individuella scheman skulle streckdagar ha varit utmärkta. Personalen har oftast haft en tjänstefri dag dagen efter en turnaroundflygning utan att det varit en streckdag. I praktiken har de alltså ofta varit lediga den dagen, men de skulle även kunna ha varit schemalagda en sådan dag.

Bolagets kollektivavtal med den norska kabinpersonalens fackliga organisation har tidigare haft exakt samma lydelse som det svenska avtalet. Den norska fackliga organisationen var missnöjd med avtalet och har efter förhandlingar med arbetsgivarparterna lyckats driva igenom en förändring av det norska avtalet. I det anges numera i fråga om turnaroundflygningar att ”Fullført flyging til/fra Funchal med mellomlanding eller Kanariøyene til/fra Norge etterfølges av en strektdag.” Det faktum att ordalydelsen har ändrats på detta sätt i Norge talar också för arbetsgivarparternas ståndpunkt i detta mål.

Bestämmelsen i mom 2:9 har även i Sverige varit föremål för omfattande diskussioner mellan parterna under lång tid. Förbundet har velat införa en bestämmelse som skulle ge rätt till streckdag vid alla långflygningar. Efter 2001 års avtalsrörelse tillsattes en arbetsgrupp som skulle se över utformningen av bestämmelsen. I den gruppen diskuterades hur långflygningar skulle hanteras. Förbundet föreslog då att alla långa flygningar över ett visst antal timmar skulle efterföljas av streckdag. Av anteckningar från arbetsgruppen framgår att förbundet har framfört följande förslag på ändring av mom 2:9 om turnaroundflygningar: ”Fullbordad flygning från Skandinavien till Funchal med mellanlandning och Kanarieöarna samt övriga flygningar över 13 timmar efterföljs av streckdag. osv”. Arbetsgivarsidan motsatte sig förslaget. Arbetsgruppen kunde inte enas utan upplöstes. Någon förändring av bestämmelsen kom alltså inte till stånd då.

När det gäller de flygningar som är föremål för talan i målet menar förbundet att personalen skulle ha haft streckdag den 20 respektive den 27 december 2001. Dessa dagar har personalens arbete bestått i passiv transport från Las Palmas till Lanzarote. Med förbundets inställning skulle alltså streckdagen hamnat på Kanarieöarna. För bolagets del skulle det innebära att hela flygslingan måste förändras. Det har aldrig varit bolagets syfte eller mening att ge streckdag på bortaort. När bolaget från början medgav streckdag var det på hemmabas, i avsikt att personalen skulle kunna vila hemma och exempelvis ta hand om familjen. Syftet var inte att uppfylla säkerhetsbestämmelserna enligt BCL, som redan var tillgodosedda. Det var mera fråga om en regel för personalens bekvämlighet. Det förekom inte så många sådana flygningar och innebar därmed ingen större kostnad för bolaget att erbjuda detta. Att ge personalen rätt till streckdag på bortaort är däremot förknippat med betydande olägenheter och kostnader för bolaget, dels för att streckdagen infaller på bortaort i en pågående slinga, dels för att det på bortaorten tillkommer merkostnader som traktamente och hotellkostnader.

Sammanfattningsvis gör bolaget gällande att ordalydelsen i avtalet klart och tydligt visar att det endast är turnaroundflygningar till Funchal, med mellanlandning, och till Kanarieöarna som omfattas av bestämmelsen. När den nu tvistiga bestämmelsen infördes fanns inga turnaroundflygningar från Kanarieöarna eller Funchal. Det har aldrig varit bolagets avsikt att reglera turnaroundflygningar från destinationerna utan endast till dessa. Någon gemensam partsavsikt av den innebörd som motsidan påstår finns alltså inte. Förbundet har inte heller invänt mot bolagets tillämpning av bestämmelsen när turnaroundflygningar från Kanarieöarna började genomföras. Det är först i december 2001 som förbundet påstår att bolaget har brutit mot avtalet. Avtalets ordalydelse, partsavsikten från bolagets sida och tillämpningen av bestämmelsen medför således att bolaget inte har brutit mot bestämmelsen.

Genmäle av förbundet

Beträffande påståendet att förbundet skulle ha accepterat tillämpning av avtalet enligt arbetsgivarparternas tolkning vill förbundet framhålla att det är HTF centralt som är part i kollektivavtalet. I de slingförhandlingar som har ägt rum är det den lokala fackföreningen som har förhandlat. Dessutom fastställs inte individuella scheman vid slingförhandlingarna. Det är först vid den individuella schemaläggningen som streckdagar m.m. läggs ut och då är inte den fackliga organisationen involverad. Beträffande de individuella scheman som getts in avser en del av dessa norska förhållanden. Vidare noteras att de turnaroundflygningar som arbetsgivarparterna åberopar genomgående har följts av en tjänstefri dag i schemat, vilket i praktiken har uppfattats som en streckdag.

Vad gäller det norska kollektivavtalet har parterna som träffat det avtalet haft det svenska avtalet som förlaga. Det norska fackförbundet har ingen tolkningsrätt beträffande det svenska kollektivavtalet.

Domskäl

Tvisten gäller tolkning av en bestämmelse om så kallade turnaroundflygningar i kollektivavtalet mellan förbundet och Flygarbetsgivarna för kabinpersonal hos bolaget. Bestämmelsen har återgivits i inledningen till denna dom. Den avtalstext som är föremål för tvist har följande lydelse.

Fullbordad flygning till Funchal med mellanlandning och Kanarieöarna efterföljs av streckdag.

Parterna är ense om att bestämmelsen innebär att personalen har rätt till en streckdag, dvs. en ledig dag, *dels* vid turnaroundflygningar från Sverige till Funchal, med mellanlandning, och åter till Sverige, *dels* vid turnaroundflygningar från Sverige till Kanarieöarna och tillbaka till Sverige.

Tvisten gäller om bestämmelsen innebär att rätt till streckdag föreligger också vid turnaroundflygningar i motsatt riktning, alltså sådana flygningar som startar från Funchal (med mellanlandning) eller från Kanarieöarna och sedan går via Sverige tillbaka till Funchal eller Kanarieöarna.

Förbundets ståndpunkt är att bestämmelsen ger rätt till streckdag oavsett i vilken riktning flygningen går.

Arbetsgivarparterna menar att turnaroundflygningar som startar från Funchal eller från Kanarieöarna inte ger någon streckdag.

Det kan anmärkas att parterna i målet synes vara ense om att flygningar till eller från Funchal med mellanlandning över huvud taget inte längre förekommer.

Målet har avgjorts efter huvudförhandling. Vid denna har på förbundets begäran hållits förhör upplysningsvis med M.R., C.F., E.C., C.H. och M.P.. På arbetsgivarparternas begäran har hållits vittnesförhör med T.B., P.H. och P.A.. Båda sidor har åberopat skriftlig bevisning.

Termen ”turnaroundflygning” är inte definierad i kollektivavtalet. Vid huvudförhandlingen i Arbetsdomstolen har framkommit att en turnaroundflygning innebär att personalen, efter att ha flugit till en viss ort, vänder tillbaka i stort sett omedelbart med nya passagerare i samma plan. Av förhören här har framgått att en ”klassisk” turnaroundflygning går från hemmabasen till en ort och sedan åter till hemmabasen, men att även andra orter än hemmabasen kan vara utgångspunkt för en sådan flygning och att det till och med kan vara så att en turnaroundflygning utgår från en ort men sedan vänder tillbaka till en annan ort (personalen flyger exempelvis från Stockholm till Kanarieöarna och sedan tillbaka till Oslo). Förbundets talan avser bara turnaroundflygningar via Sverige, alltså flygningar med Sverige som vändpunkt.

Förbundet har gjort gällande att dess tolkning av bestämmelsen överensstämmer med parternas avsikt vid avtalets ingående, nämligen att åstadkomma en begränsning av de mest arbetsamma flygningarna. Arbetsgivarparterna har å sin sida förnekat att avsikten med avtalet har varit någon annan än att reglera just de flygningar som anges uttryckligt i avtalstexten. Utredningen ger enligt Arbetsdomstolens mening inte stöd för att fastställa någon gemensam partsavsikt vid avtalets tillkomst, särskilt som turnaroundflygningar från Funchal eller Kanarieöarna och åter inte tycks ha varit aktuella när bestämmelsen kom till. Mot den bakgrunden får bestämmelsens ordalydelse särskild vikt vid tolkningen av avtalet.

I avtalet anges att fullbordad flygning *till* Funchal med mellanlandning och Kanarieöarna efterföljs av streckdag (kursiverat av Arbetsdomstolen). Avtalets utformning kan sägas vara något knapphändig på så sätt att det inte uttryckligen anges i själva texten att flygningarna går från en ort eller ett land och sedan tillbaka dit. Att det skall vara fråga om turnaroundflygningar framgår emellertid av rubriken till bestämmelsen och har också förutsatts av parterna i målet. Enligt Arbetsdomstolens mening ger avtalets språkliga utformning ett klart stöd för arbetsgivarparternas uppfattning.

Den som menar att ett kollektivavtal innebär något annat än vad som följer av ordalydelsen har bevisbördan för detta. I bevisbördan ligger också att den parten skall visa att det vid avtalets ingående har gjorts klart för motparten, eller att det ändå borde ha stått klart för denne, att bestämmelsen skall ha denna innebörd.

Bestämmelsen har sitt ursprung i ett avtal från år 1993. Då omfattade bestämmelsen enbart Kanarieöarna. Bestämmelsen fick i allt väsentligt sin nuvarande utformning i 1996 års avtal, som träffades efter medling. Parterna förhandlade då om en generell bestämmelse som skulle ge rätt till streckdag vid ansträngande flygningar. Förbundets slutbud var att samtliga flygningar över tolv timmar skulle efterföljas av en vilodag medan arbetsgivarens slutbud var att turnaroundsflygningar som överskred en viss längd skulle ge en vilodag. Parterna lyckades emellertid inte enas om en allmän regel om rätt till streckdag. Den generella regel de enades om, som gäller alla turnaroundsflygningar över tolv timmar oavsett resmål, återfinns i andra stycket i mom 2:9 och begränsar antalet sådana resor till fyra per tvåveckorsperiod.

Resultatet av 1996 års förhandlingar blev att parterna i fråga om rätten till streckdag efter turnaroundsflygning vid sidan av Kanarieöarna lade till Funchal med mellanlandning. Arbetsgivarparterna har förnekat att de för egen del skulle haft för avsikt att innefatta även turnaroundsflygningar från dessa resmål. Om förbundet avsett att bestämmelsen trots ordalydelsen även skulle gälla för turnaroundsresor från de angivna orterna åligger det förbundet att visa att detta har gjorts klart för arbetsgivarsidan vid avtalsförhandlingarna, vilket inte ens påstås ha skett, eller att detta ändå borde ha stått klart för arbetsgivarsidan. Det är i detta sammanhang av visst intresse att det, såvitt framkommit, vid den här tiden inte förekom några turnaroundsflygningar från dessa resmål. Enligt Arbetsdomstolens mening saknas det belegg för att anse att det borde ha stått klart för arbetsgivarsidan att förbundet menat att bestämmelsen även skulle gälla för sådana flygningar. Vad som framkommit om senare avtalsförhandlingar mellan parterna ger inte anledning till något annat ställningstagande.

Arbetsgivarparterna har hävdats att förbundet har accepterat deras tolkning genom att inte tidigare protestera mot det sätt som avtalet har tillämpats på. I det protokoll med bilaga från ett slingsamråd den 24 augusti 2000 som åberopats har en turnaroundsflygning från Las Palmas till Birmingham tagits som exempel. En sådan flygning omfattas dock inte av tvisten. Vidare har framkommit att streckdagar inte framgår av dokumentet, varför några slutsatser om avtalets tillämpning i det nu omtvistade hänseendet knappast kan dras utifrån dessa handlingar.

Vidare har arbetsgivarparterna åberopat vissa individuella flygscheman. Såvitt Arbetsdomstolen kunnat utläsa av dessa scheman har de turnaroundsflygningar från Kanarieöarna som förekommer i dem efterföljts av en "LPA-dag", vilket har inneburit en dag på Las Palmas utan tjänstgöring. Även om personalen en sådan dag kunnat beordras att t.ex. rycka in som reserv har av förhören vid huvudförhandlingen framgått att det normalt i praktiken inte har varit någon egentlig skillnad mellan en streckdag och en LPA-dag. Vidare

kan konstateras att förbundet över huvud taget inte är inblandat vid de individuella schemaläggningarna. Mot bakgrund av det nu anförda kan utredningen inte anses visa att förbundet skulle ha känt till och underlåtit att reagera mot en tillämpning av avtalet som strider mot förbundets tolkning i målet. Det går därför inte att dra några slutsatser om avtalets innebörd utifrån den tidigare tillämpningen av avtalet. Inte heller vad som förekommit mellan bolaget och den norska kabinpersonalens fackliga organisation kan enligt Arbetsdomstolens mening ge någon direkt ledning vid tolkningen av det svenska avtalet.

En annan omständighet att ta hänsyn till vid tolkningen av kollektivavtal kan vara den omstridda klausulens allmänna eller naturliga syfte och de praktiska konsekvenserna av en viss tolkning. Sådana överväganden är emellertid närmast av betydelse i fall då andra tolkningsprinciper inte har gett någon ledning för tvistefrågans bedömning. Däremot är det inte en uppgift för domstolen att i fall då avtalsinnehållet på annat sätt kan fastställas korrigera detta med hänvisning till sådana allmänna överväganden. I den mån utvecklingen leder till att en avtalsbestämmelse får konsekvenser som inte står i överensstämmelse med en parts uppfattning om hur förhållandet bör vara är det en fråga för parten att genom förhandlingar med motparten söka få en ändring till stånd (se AD 1984 nr 37).

Förbundet har anført att syftet med bestämmelsen var att reglera de två mest ansträngande flygningarna och att det är minst lika ansträngande att företa dessa flygningar om de har inletts på Kanarieöarna eller i Funchal som om de inletts i Sverige. Arbetsgivarparten har framhållit att det är en fråga om en säkerhetsbestämmelse utan att avsikten var att ge personalen förmånen att exempelvis tillbringa en ledig dag hemma hos familjen. De har också framhållit att streckdagar utomlands är dyrare för bolaget och att streckdagar på Kanarieöarna skulle kunna leda till att vissa flygningar inte skulle kunna starta därifrån på grund av att bolaget då inte skulle kunna förflytta personal mellan de olika öarnas flygplatser i tid.

Även om förbundet i och för sig kan ha rätt i att det för personalen är ungefär lika ansträngande att göra en turnaroundflygning oavsett riktning, kan det inte bortses från att det för bolaget kan ha betydelse att förmånen av en streckdag enbart gäller i en viss riktning. Som tidigare har konstaterats menar Arbetsdomstolen att avtalets språkliga utformning ger ett klart stöd för arbetsgivarparternas tolkning av bestämmelsen.

Sammanfattningsvis leder detta till slutsatsen att bestämmelsen skall tolkas efter sin ordalydelse, dvs. på det sätt som arbetsgivarparterna har gjort gällande. Förbundets talan skall därmed avslås.

Utgången medför att förbundet skall ersätta arbetsgivarparternas rättegångskostnader. Om beloppet råder inte tvist.

Domslut

1. Arbetsdomstolen avslår Tjänstemannaförbundet HTF:s talan.
2. Arbetsdomstolen förpliktar Tjänstemannaförbundet HTF att ersätta Flygarbetsgivarna och Britannia Airways AB för deras rättegångskostnader med etthundrafemtusenfemhundrafemtio (105 550) kr, varav 104 750 kr avser ombudsarvode, jämte ränta enligt 6 § räntelagen på det förstnämnda beloppet från dagen för denna dom till dess betalning sker.

Ledamöter: Lars Johan Eklund, Gudmund Toijer, Siv Kimbré (skiljaktig), Charlott Richardson, Anders Sandgren, Margareta Zandén (skiljaktig) och Marie-Louise Strömgren (skiljaktig).

Sekreterare: Ulrika Stenbeck Gustavson

Ledamöterna Siv Kimbrés, Margareta Zandéns och Marie-Louise Strömgrens skiljaktiga mening

Vi delar inte majoritetens uppfattning beträffande vad som styrkts vara parternas avsikt vid avtalets ingående.

Förbundet har anfört att bestämmelsens tyngdpunkt sakligt sett ligger i att bereda personalen vila och återhämtning efter de mest arbetsbetungande flygningarna. Parterna är ense om att de turnaroundflygningar som angivits i den nu omtvistade bestämmelsen tillhör de mest arbetsbetungande flygningarna. Av vittnesförhöret med bland annat P.H. framgår att i de diskussioner som fördes mellan parterna, där förbundets ursprungliga krav var att alla turnaroundflygningar på mer än 12 timmar skulle följas av en streckdag, gav arbetsgivaren efter för förbundets krav vad gällde turnaroundflygningarna till Kanarieöarna respektive Funchal med mellanlandning. Utredningen i målet ger enligt vår mening stöd för att parterna hade en gemensam avsikt i den nu aktuella tvistefrågan på så vis att parterna var ense om att särskilt reglera de mest arbetsbelastade flygningarna genom att de skulle efterföljas av en streckdag. Arbetsgivarparterna har dock förnekat att avsikten med avtalet har varit någon annan än att reglera just de flygningar som nämns i avtalstexten. Mot den bakgrunden måste bestämmelsens ordalydelse också beaktas.

I avtalet anges att fullbordad flygning till Funchal med mellanlandning och till Kanarieöarna efterföljs av streckdag. Avtalets utformning kan sägas vara något knapphändig på så sätt att det inte uttryckligen anges i själva texten att flygningarna går från en ort eller ett land och sedan tillbaka till utgångspunkten. Att det skall vara fråga om turnaroundflygningar framgår emellertid av rubriken till bestämmelsen och har också förutsatts av parterna i målet.

Även om visst fog skulle kunna finnas för arbetsgivarens tolkning måste avsikten med avtalet otvivelaktigt ha varit att bereda berörda arbetstagare vila efter de mest arbetskrävande turnaroundflygningarna. Vid tidpunkten för avtalets tillkomst förekom enbart turnaroundflygningar till Funchal och Kanarieöarna. Om flygningar i den motsatta riktningen hade förekommit vid den tidpunkten finns det ingen rimlig anledning att anta att parterna inte skulle reglerat den omvända turnaroundflygningen på samma sätt som den i avtalet angivna turnaroundflygningen. Det ligger i sakens natur att turnaroundflygningar med samma sträckning är lika arbetsbelastande oavsett från vilket håll de utgår. Det spelar därvidlag inte någon roll om man reser ut från Stockholm på morgonen till Las Palmas på eftermiddagen för att sedan vara tillbaka i Stockholm på kvällen eller om man startar i Las Palmas på morgonen och flyger till Stockholm för att sedan vara tillbaka i Las Palmas på kvällen.

Vid bedömandet av frågan om avtalets räckvidd torde betydande hänsyn behöva tas till de flygningar som vid tiden för avtalets tillkomst var förekommande (jfr AD 1955 nr 13). Då måste det vara en naturlig tolkning att inte uppfatta prepositionen i avtalstexten så strängt restriktivt som man i

målet från arbetsgivaren velat göra gällande. Om parterna vid tillkomsten av avtalsbestämmelsen hade kunnat föreställa sig att man i framtiden skulle vända på turnaroundflygningarna på grund av billigare flygplatsavgifter på Kanarieöarna, måste det antas att de skulle ha uttryckt sig på ett annorlunda sätt i den nu omtvistade avtalsbestämmelsen.

Arbetsgivarparterna har gjort gällande att om avtalsbestämmelsen har den innebörden som förbundet gjort gällande, skulle det ställa sig oproportionerligt dyrt för arbetsgivaren om man varit tvungen att lägga ut en streckdag på bortaort. Av utredningen i målet framgår emellertid att arbetsgivaren, utan att formellt lägga ut någon streckdag, fram till de omtvistade flygningarna i december 2001 lagt ut arbetsfria dagar även efter de omvända turnaroundflygningarna. Det har inneburit att arbetstagarna fått den eftersträvade återhämtningen samtidigt som arbetsgivaren betalat kostnaderna för deras hotell och uppehälle. Med hänsyn härtill finner vi att den av arbetsgivarparten gjorda invändningen om att det skulle uppstå ökade kostnader för arbetsgivaren, med den tolkning av avtalet som förbundet har gjort gällande, inte har påstådd relevans.

Sammanfattningsvis leder detta till slutsatsen att bestämmelsen har den innebörd som förbundet angivit, dvs. att kabinpersonal har rätt till streckdag även vid turnaroundflygningar från Funchal med mellanlandning och från Kanarieöarna via Sverige tillbaka till Funchal eller Kanarieöarna. Bolaget har därigenom brutit mot kollektivavtalet och skall utge allmänt skadestånd till såväl förbundet som de berörda arbetstagarna.

Överröstade i denna fråga är vi i övrigt ense med majoriteten.