

Sammanfattning

Fråga om innebörden av bestämmelser om ändring av tjänstgöringsprogram i ett kollektivavtal för piloter, det s.k. Skywaysavtalet, i förhållandet till detta avtals reglering av fritidsperioder. Vidare fråga om den fackliga organisationen utövat tolkningsföreträde på sådant sätt att det föranleder skyldighet för organisationen att betala skadestånd till flygbolaget.

**ARBETSDOMSTOLEN**DOM  
2004-01-28  
StockholmDom nr 5/04  
Mål nr A 57/01  
och A 112/01**KÄRANDE**

Flygarbetsgivarna, Box 1621, 111 86 STOCKHOLM  
Ombud: chefsjuristen Pia Schöldström, TransportGruppen,  
Box 1621, 111 86 STOCKHOLM

**SVARANDE**

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

**SAKEN**

tolkning av kollektivavtal m.m.

---

Mellan Flygarbetsgivarna och Svensk Pilotförening (pilotföreningen) gäller varandra i allmänhet avlösande kollektivavtal med anställnings- och lönevillkor för anställda piloter i Skyways AB. Skyways Express AB (bolaget) är medlem i Flygarbetsgivarna och bundet av kollektivavtalet. Det nu omtvistade avtalets giltighetstid är den 1 april 1998–31 mars 2000. I kollektivavtalet finns en bilaga A, benämnd Överenskommelse om tjänstgöringstid, vila, fritid m.m. Bilaga A innehåller bl.a. följande.

**D Bestämmelser om fritid**

- 1) Fritid skall åtnjutas på stationeringsorten.
- 2) 8 lediga kalenderdagar skall planeras per kalenderperiod om 4 veckor. Med ledig kalenderdag menas ledig tid i intervallet 00.00-24.00. Högst en av de åtta dagarna kan planeras som en fristående ledig dag. Kalenderperioden om 4 veckor kan dock inledas och avslutas av enstaka lediga dagar som hänger ihop med lediga dagar i perioden före och /eller efter den aktuella 4 veckorsperioden, utan att den räknas med i begränsningen på antal fristående lediga dagar. Varje period med lediga dagar skall vara minst 48 timmar omfattning. I genomsnitt under en fyra veckorsperiod skall perioderna vara 60 timmar i omfattning. När kontroll av ovanstående timgränser (48 respektive 60 timmar) utförs, skall alla timmar som ingår i ledighet som sträcker sig in i närmast efterkommande fyra veckorsperiod räknas med, om ledigheten påbörjas i innevarande period. På motsvarande sätt räknas lediga timmar bort i början av fyra veckorsperioden, om ledigheten påbörjas i närmast föregående fyra veckorsperiod.
- 3) Reservtid, som infaller före fritidsperiod skall såvitt möjligt planeras så att avsedd fritidsperiod ej påverkas.
- 4) Som mest får två helger planeras efter varandra för tjänstgöring om de föregås eller efterföljs av två tjänstefria helger.
- 5) Befordringar, nyanställningar, omskolningar etc kan föranleda behov av ändringar av fritidsperiod. Sådan ändring skall ske i samråd med den

anställda. Om överenskommelse ej kan träffas sker ändring i omvänd senioritetsordning.

6) Fritidsperiod skall meddelas senast 3 veckor i förväg.

-----

#### F Ändring i tjänstgöringsprogram

1) Programändring skall meddelas pilot senast vid utcheckningen för den fritidsperiod som föregår den för ändringen aktuella arbetsperioden.

2) Vid ändring av betydelse i utfärdat tjänstgöringsprogram efter nämnda tidsgräns skall företaget alltid eftersträva samråd med berörd pilot.

3) Vid programändring med kortare varseltid än 24 timmar gäller:

a) Om pilot behöver utnyttjas för tjänst under tjänstefri tid på hemmabas skall detta baseras på vederbörande pilots medgivande.

b) Utbyte av planerad tjänst mot reservtjänst begränsas att motsvara planerad tjänstgöringstid.

c) Vid tjänstgöring under 4 timmar erhålles en kompensationsdag. Komp-dagen läggs ut inom 10 dagar förutsatt att detta överenskomms med OP.

d) Vid tjänstgöring över 4 timmar erhålles två kompensationsdagar.

e) Vid övernattnings på utestation råder arbetsplikt fram till check out, även om denna skulle ändras. Ersättning utgår enligt § F3c och d, dock ej vid ändring som innebär att tjänsten avslutas på hemmabas.

4) Om pilot accepterar att tjänstgöra på L-dag erhålles i stället två kompensationsdagar.

-----

#### H Reservtjänst

1) Reservtjänst skall planeras som helt arbetspass.

2) Under reservtjänst kan pilot kallas till tjänst enligt denna bilaga eller av slingkommittén överenskomna avsteg från dessa, inte enbart under den programmerade reservtjänsten utan även under efterföljande tjänstefri tid. Utkallelse under reservtjänst som medför ändring av tjänstgöringen påföljande dag skall ej anses som programändring.

3) Pilot som planeras för reservtjänst skall vara anträffbar och beredd att snarast inställa sig till tjänstgöring, dock med strävan senast inom en timme efter utkallelse.

4) När besked om tjänstgöring meddelats, avbryts reservtjänstgöringen och tiden från meddelandetidpunkten till inställesepunkten, "check-in", räknas ej som tjänstgöringstid.

-----

Tvist har uppkommit mellan parterna huruvida bolaget med stöd av bestämmelsen F 1) i bilaga A har ensidig rätt att ändra fritidsperioden avseende den

tjänstefria tid som föregår och efterföljer de s.k. L-dagarna utan att begränsas av bestämmelserna i D 5) eller D 6).

Vidare har tvist uppkommit med anledning av ett meddelande som sänts från pilotföreningen till bolaget den 21 december 2000. Flygarbetsgivarna har hävdad att meddelandet utgör ett tolkningsföreträde och att pilotföreningen genom detta föranlett en felaktig tillämpning av avtalet. Eftersom pilotföreningen enligt Flygarbetsgivarnas mening har saknat fog för sin ståndpunkt och tolkningsföreträdet lett till skada, skall föreningen ersätta de skador som åsamkats bolaget i form av ökade lönekostnader. Pilotföreningen har å sin sida hävdad att meddelandet den 21 december 2000 inte innebär att föreningen har utövat något tolkningsföreträde samt att det inte heller vid tillfället förelåg någon konkret tvist om arbetskyldighet. För det fall meddelandet är att se som ett tolkningsföreträde har pilotföreningen bestritt att föreningen föranlett eller godkänt en felaktig tolkning av avtalet. I vart fall finns det enligt pilotföreningen inte skäl att anse att föreningen har saknat fog för sin ståndpunkt. Slutligen har pilotföreningen bestritt att föreningen föranlett skada för bolaget eller att det skulle föreligga adekvat kausalitet i förhållande till eventuellt uppkommen skada.

Tvisteförhandlingar har ägt rum utan att parterna har kunnat enas.

Flygarbetsgivarna har därefter väckt talan vid Arbetsdomstolen mot pilotföreningen.

Flygarbetsgivarna har yrkat att Arbetsdomstolen skall fastställa att bestämmelsen i kollektivavtalet ”Anställnings- och lönevillkor för anställda piloter i Skyways AB”, BILAGA A, F 1), ger Skyways Express AB rätt att ensidigt ändra redan meddelade fritidsperioder, under förutsättning att pilots rätt till genomsnittlig fritidsperiod om 60 timmar enligt punkten D 2) ej inskränkes innefattande att L-dagarna ej flyttas, genom att meddela pilot programändringar senast vid utcheckningen för den fritidsperiod som föregår den för ändringen aktuella arbetsperioden. Flygarbetsgivarna har vidare yrkat att Arbetsdomstolen skall förplikta pilotföreningen att till bolaget utge *dels* allmänt skadestånd med 50 000 kr jämte ränta enligt 6 § räntelagen från dagen för delgivning av stämning (5 juli 2001) tills betalning sker, *dels* ekonomiskt skadestånd med 17 779 kr 95 öre jämte ränta enligt 6 § räntelagen från den 11 januari 2002 tills betalning sker.

Pilotföreningen har bestritt yrkandena samt beträffande fastställelseyrkandet i första hand yrkat att det skall avvisas. De yrkade skadeståndsbeloppen har inte vitsordats men ränteyrkandena har vitsordats såsom skäliga i och för sig.

Flygarbetsgivarna har bestritt avvisningsyrkandet.

Parterna har yrkat ersättning för sina rättegångskostnader.

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

## Flygarbetsgivarna

Skyways Express AB har sitt ursprung i ett bolag som hette Avia. Detta bolag var bundet av regionalflygavtalet. Avia namnändrades år 1992 till Skyways Express AB. År 1993 träffades ett nytt kollektivavtal, ett bolagsavtal. Det nya avtalets innehåll kom i väsentliga delar att hämtas från regionalflygavtalet.

Bolagets verksamhet är sådan att bolaget vid behov måste kunna göra ändringar av arbetstiderna med kort varsel. Sådana behov uppkommer till exempel vid trafikstörningar, bristande passagerarunderlag och ändring av flygtider. Därför innehåller kollektivavtalet i tjänstgöringsbilaga A arbetstidsbestämmelser som gör det möjligt att göra sena ändringar i arbetstids-schemat. Kärnfrågan i detta mål är om den lediga tid, före och efter s.k. L-dagar och som ingår i genomsnittsberäkning för fritidsperiod, får användas för arbete enligt punkten F i kollektivavtalet.

Flygarbetsgivarna gör gällande att fritidsperiod är en period av L-dagar inklusive ledig tid före och efter de lediga dagarna. Omfattningen av en fritidsperiod varierar. Bolaget schemalägger normalt fritidsperioden så att den blir 65 till 70 timmar i det planerade stadiet. I genomsnitt skall en sådan period vara 60 timmar och inkludera L-dagar.

Arbetstiderna bestäms på följande sätt. Verksamheten planeras till att börja med genom att principiella flygprogram upprättas två gånger per år. De utgör sedan bas för de individuella tjänstgöringsprogram som upprättas för perioder om tre till fyra veckor. Tjänstgöringsprogrammen planeras utifrån reglerna i tjänstgöringsbilagan, vari punkterna A–D utgörs av planeringsregler.

Tjänstgöringsprogrammen består av arbetsperioder och fritidsperioder. Arbetsperioderna består av flera arbetspass och avslutas respektive påbörjas genom check out och check in. Tiden däremellan är fritidsperiod. En fritidsperiod består således av lediga dagar samt av tjänstefri tid före och efter de lediga dagarna. Bestämmelsen i punkten D 2) innehåller de närmare reglerna för fritidsperiodernas utformning.

Enligt punkten D 6) skall fritidsperioderna planeras och meddelas senast tre veckor i förväg. Denna planeringsregel sätter i princip gränsen för när de individuella tjänstgöringsprogrammen skall meddelas piloterna.

Möjligheterna för arbetsgivaren att ändra tjänstgöringsprogram framgår av bestämmelserna i punkten F. Enligt Flygarbetsgivarna omfattar begreppet tjänstgöringsprogram både arbetstid och fritidsperioder. I bestämmelsen F 1) stadgas att programändring skall meddelas pilot senast vid utcheckningen för den fritidsperiod som föregår den för ändringen aktuella arbetsperioden. Flygarbetsgivarna gör gällande att denna programändring kan beslutas ensidigt av arbetsgivaren. Av bestämmelsen i F 2) framgår att arbetsgivaren dock alltid skall eftersträva samråd med berörd pilot vid ändring av betydelse i utfärdat tjänstgöringsprogram efter nämnda tidsgräns. Härutöver finns viss reglering för programändringar med kortare varseltid än 24 timmar samt för

det fall pilot accepterar att tjänstgöra på L-dag. Arbetsgivaren har vid programändringar att ta hänsyn till regleringen i bestämmelsen i punkten D 2). I punkten D 3) stadgas att reservtid, som infaller före fritidsperiod skall såvitt möjligt planeras så att avsedd fritidsperiod ej påverkas, dvs. på sådant sätt att den tjänstefria tiden i möjligaste mån inte behöver tas i anspråk.

Den relativt komplicerade schemalaggningsen görs med hjälp av dator. Ett särskilt datorprogram finns som räknar ut att avtalets regler om arbetstider och fritidsperioder inte överträds. Om något inte skulle vara förenligt med avtalet markeras detta med rött. Ändringar i schemat sker kontinuerligt. Vid dessa får piloten en lapp i handen vid utcheckning eller så ringer arbetsgivaren och meddelar piloten att han eller hon t.ex. får komma in tidigare än planerat efter sina lediga dagar. Vid dessa tillfällen är piloten arbetsskyldig. Efter att schemat har fullgjorts lämnar piloten in en tjänstgöringsrapport, en s.k. duty list crew. Denna rapport utgör sedan underlag för betalning och för registrering av kompensationsdagar.

Från det att kollektivavtalet trätt i kraft har avtalet tillämpats på det sätt som Flygarbetsgivarna nu hävdar är det riktiga. Ingen pilot har fram till sommaren år 2000 menat att det skulle krävas samråd eller medgivande för att anse sig skyldig att arbeta på sådan tid som enligt schemat varit upptagen som tjänstefri tid. Inte heller har någon pilot i sådana fall krävt extra betalning. Sommaren år 2000 påkallade pilotföreningen tvisteförhandlingar angående punkten D 6) i avtalet. Pilotföreningen menade då att regeln i D 6) innebär att en fritidsperiod är låst både till datum och till klockslag, dvs. att fritidsperioder alltid skall meddelas tre veckor i förväg och att någon av arbetsgivaren företagen ensidig ändring av program inte kan ske på de dagar som är före och efter L-dagar. I detta sammanhang uppkom också tvist om reservtjänst varvid pilotföreningen menade att inte heller den kunde medföra att pilot skulle behöva flyga efter utlagd tid. Detta utgjorde enligt pilotföreningen en programändring som inte kunde beordras av arbetsgivaren. Det bör härvid särskilt observeras att enligt H 2) kan utkallelse uttryckligen ske även under efterföljande tjänstefri tid.

Tvisterna ledde sedan till central tvisteförhandling den 20 september 2000. I protokollet från denna anges att pilotföreningen gör gällande att bolaget brutit mot bestämmelsen i D 6) genom att den 12 maj 2000 och den 9 juni 2000 senarelägga tidpunkterna för fritidsperiodernas påbörjande. Enligt en justeringsanmärkning framgår bl.a. att förhandlingen avslutades så att parterna återförde tvisten till fortsatt lokal förhandling. Efter den centrala förhandlingen tillsatte bolaget en arbetsgrupp för att utreda om bolaget kunde tillmötesgå pilotföreningen. Efter att ha räknat på det hela kom arbetsgruppen fram till att det skulle bli alldeles för dyrt att tillmötesgå pilotföreningen i denna fråga. Under utredningstiden tillämpade bolaget avtalet enligt pilotföreningens tolkning för att visa god förhandlingsvilja. Efter att utredningen färdigställts skickade bolagets verkställande direktör ut ett brev den 15 december 2000 för att klargöra bolagets uppfattning samt att bolaget framöver avsåg att tillämpa avtalet i enlighet med denna. Den lokala förhandlingen avslutades i oenighet den 19 december 2000. Härefter, den 21 december 2000, erhöll bolaget ett meddelande om tolkningsföreträde från

pilotföreningen. Med hänsyn till att meddelandet kom strax före jul tog bolaget kontakt med H.Å-B. hos Flygarbetsgivarna. Hon tog i sin tur kontakt med M.R. hos pilotföreningen, som gick med på att tolkningsföreträdet inte skulle gälla över jul- och nyårshelgen. Den 4 januari 2001 hölls en lokal och central förhandling rörande tolkningsföreträdet. I protokollet från förhandlingen anges att pilotföreningen meddelat att man kvarstod vid sitt tidigare meddelade tolkningsföreträde. Under våren 2001 och fram till denna dag har pilotföreningen vidhållit sitt tolkningsföreträde. Detta har inneburit att piloter har krävt kompensationsledigt eller extra ersättning för att arbeta vid programändringar som har berört deras fritidsperioder. Det har också förekommit att piloter vägrat arbeta. Vid något tillfälle har det funnits risk för att bolaget skulle tvingas att ställa in flygningar, men när piloterna fått insikt om detta har de trots sin inställning ställt upp och arbetat. Den 18 maj 2001 hölls central tvisteförhandling varvid Flygarbetsgivarna yrkade skadestånd under åberopande av att pilotföreningen saknade fog för sitt tolkningsföreträde. Pilotföreningen gjorde inte heller vid denna förhandling någon invändning om att det inte skulle röra sig om ett tolkningsföreträde eller att detta skulle ha återtagits. Tvärtom angavs i protokollet att ”parterna konstaterade att tolkningsföreträdet alltså ligger”.

Bolaget har på grund av tolkningsföreträdet lidit ekonomisk skada. Denna kan preciseras enligt följande.

B.B. har den 26 januari 2001 haft inplanerad standbytjänstgöring kl. 05.00–16.00 men i stället tjänstgjort på en flygning till kl. 22.37. Han har på sin tjänstgöringsrapport yrkat ersättning för 7 timmars övertid.

M.H. har den 2 mars 2001 haft inplanerad tjänstgöring kl. 05.35–08.45 men på grund av en programändring i stället tjänstgjort i simulator kl. 05.30–11.30. Han har på sin tjänstgöringsrapport begärt en kompensationsdag, varvid han hänvisat till att yrkandet är tvistigt. Vidare har han den 23 mars 2001 haft inplanerad standbytjänstgöring kl. 05.00–06.00 och kl. 14.00–23.59 men i stället tjänstgjort på en flygning kl. 06.00–14.25. Han har på sin tjänstgöringsrapport yrkat ersättning med två kompensationsdagar.

O.U. har den 4 februari 2001 haft inplanerad tjänstgöring kl. 08.15–18.10 men i stället tjänstgjort kl. 06.00–11.30. Han har på sin tjänstgöringsrapport yrkat ersättning med en kompensationsdag.

S.A. har den 9 mars 2001 haft inplanerad standbytjänstgöring kl. 05.00–19.00 men i stället tjänstgjort kl. 09.00–20.16. Han har på sin tjänstgöringsrapport yrkat ersättning för två timmars övertid.

P.H. har den 19 januari 2001 haft inplanerad standbytjänstgöring kl. 05.00–16.00 men i stället tjänstgjort kl. 05.15–16.54. Han har på sin tjänstgöringsrapport yrkat ersättning med en kompensationsdag.

P.D. har den 13 maj 2001 haft inplanerad standbytjänstgöring kl. 11.00–19.00 men i stället tjänstgjort på en flygning kl. 15.30–22.56. Han har på sin tjänstgöringsrapport yrkat ersättning med en kompensationsdag. Vidare har

han den 1 juni 2001 haft inplanerad tjänstgöring kl. 05.00–19.00 men i stället tjänstgjort mellan kl. 15.30–22.40. Han har på sin tjänstgöringsrapport yrkat ersättning med en kompensationsdag.

A.E. har den 15 maj 2001 haft inplanerad standbytjänstgöring kl. 05.00–16.00 men i stället tjänstgjort på en flygning kl. 7.35–18.30. Han har på sin tjänstgöringsrapport yrkat ersättning med en kompensationsdag.

S.E. har den 19 januari 2001 haft inplanerad standbytjänstgöring kl. 08.00–19.00 men i stället tjänstgjort på en flygning kl. 18.05–21.01. Han har på sin tjänstgöringsrapport yrkat ersättning med två timmars övertid.

De ovannämnda ersättningarna har betalats ut av bolaget. Bolaget har valt att yrka ekonomiskt skadestånd endast i dessa pilotfall. Bolaget har dock tvingats betala ut ersättningar även i andra fall på grund av pilotföreningens tolkningsföreträde.

### *Sammanfattning*

Flygarbetsgivarna hävdar sammanfattningsvis att bolaget har en ensidig rätt att göra programändringar med stöd av bestämmelsen i F 1). Beteckningen tjänstgöringsprogram kan inte tolkas på annat sätt än att den omfattar både arbetsperioder och fritidsperioder. Bestämmelserna under punkten D utgör s.k. planeringsregler. Bestämmelsernas ordalydelse visar att det är fråga om preliminära regler. Exempelvis stadgas det i D 2) om genomsnittlig omfattning samt om efterkontroll vilket visar att fritidsperioden inte är fixerad. Likaså visar lydelsen av bestämmelsen i punkten D 3) att det är fråga om planeringsregler. Bestämmelsen i D 5) är tillämplig om det är fråga om ändringar av hela fritidsperioder. Bestämmelsen övertogs från regionalflygavtalet, där den tillämpats på det sättet.

Vid en tillämpning av avtalet i enlighet med pilotföreningens uppfattning skulle bolaget få mycket stora svårigheter att få schemalaggingen att fungera. Enligt Flygarbetsgivarna är pilotföreningens ståndpunkt mycket märklig då den skulle få till effekt att sista respektive första arbetspasset i en arbetsperiod skulle låsas till klockslag medan arbetsgivaren däremot skulle ha möjlighet att ändra på övriga, mellanliggande, arbetspass.

Flygarbetsgivarna gör vidare gällande att pilotföreningen medvetet har åberopat tolkningsföreträde i syfte att genomdriva önskemål om högre ersättning. Att det varit fråga om ett tolkningsföreträde framgår av meddelandets rubrik och ordalydelse. Vidare har detta bekräftats av pilotföreningen vid förhandlingar mellan parterna. Att pilotföreningen medvetet utövat tolkningsföreträde utan fog framgår dels av det faktum att det hade varit naturligare att driva den tidigare tvisten om ersättning till Arbetsdomstolen för avgörande, dels av att pilotföreningen i de senare avtalsförhandlingarna velat ändra avtalstexten. Mot denna bakgrund är pilotföreningen skadeståndsskyldig enligt 57 § medbestämmandelagen med yrkade belopp.



## Pilotföreningen

Twisten rör det s.k. Skywaysavtalet som är ett bolagsavtal. Avtalet tillkom under år 1994. Under detta år bildade pilotföreningen vid bolaget en egen sektion, dvs. en lokal arbetstagarorganisation. Både sektionen och bolaget ansåg att man borde ha ett bolagsavtal i stället för det tidigare regionalflygavtalet. Parterna inledde därför förhandlingar under hösten 1994. Avtalet stod klart våren 1995 och trädde ikraft den 1 juni samma år.

Twisten gäller vissa bestämmelser i bilaga A till avtalet, den s.k. tjänstgöringsbilagan, närmare bestämt tolkningen av punkten F 1). Frågan i tvisten är om denna bestämmelse ger arbetsgivaren befogenhet att ensidigt ändra en schemalagd fritidsperiod.

Vid en genomgång av tjänstgöringsbilagans konstruktion kan konstateras att den inleds med vissa bestämmelser om hur man principiellt skall tillskapa tjänstgöringsprogram för piloter. Detta sker inom bolaget ungefär två gånger per år. Mot bakgrund av detta principiella tjänstgöringsprogram skapas sedan individuella tjänstgöringsprogram för piloterna. Vid denna schemaläggning är det meningen att arbetsgivaren skall följa regleringen i tjänstgöringsbilagan. Där finns exempelvis regler för hur man beräknar tjänstgöringstid. Denna får inte vara hur omfattande som helst utan det finns vissa begränsningar som framgår av punkten B. I de fall begränsningarna överskrids innebär det att det blir fråga om övertidsarbete. I punkten C finns bestämmelser om minimum vila vilket innebär att piloterna skall beredas utrymme för sömna mellan arbetspassen. Sedan finns det bestämmelser om fritid under punkten D samt bestämmelser i punkten F som faller in under rubriken ändring av tjänstgöringsprogram. Det kan således konstateras att en pilot antingen kan befinna sig i tjänstgöring eller i vila mellan arbetspassen eller i en fritidsperiod. Någon definition på arbetsperiod finns inte i kollektivavtalet. Flygarbetsgivarna försöker dock i målet att införa en definition innebärande att arbetsperiod skulle vara perioder mellan fritidsperioderna. I punkten H finns bestämmelser om reservtjänst som är en slags beredskapstjänst. Enligt H 3) skall en pilot under reservtjänst vara anträffbar och vara beredd att inställa sig för tjänstgöring i princip inom en timme efter utkallelse.

Vad gäller bestämmelserna om fritid anges i punkten D 6) att fritidsperioder skall meddelas senast tre veckor i förväg. Pilotföreningen har i målet och vid förhandlingar mellan parterna hävdade att en fritidsperiod är perioden från utcheckning till incheckning. Arbetsgivarsidan har inte framfört någon invändning mot denna definition utan har tvärtom, som framgår av Flygarbetsgivarnas sakframställning, anslutit sig till denna definition. Enligt pilotföreningen reglerar bestämmelsen i D 5) uttömmande arbetsgivarens möjligheter att ändra en fritidsperiod. Denna regel gäller således både om arbetsgivaren vill flytta hela perioden eller om arbetsgivaren vill inskränka perioden i början eller slutet. Av bestämmelsen framgår att ändring av fritidsperioden kan ske endast under vissa premisser. Det är naturligtvis viktigt för en pilot att i tid få veta när han kommer att ha sin fritid förlagd för att kunna planera sin tillvaro. Det är därför självklart att arbetsgivaren inte skall kunna ändra dessa perioder hur som helst. I bestämmelsen föreskrivs

sålunda att befordringar, nyanställningar, omskolningar etc. kan föranleda behov av ändring av fritidsperiod. Ändringar skall i första hand ske i samråd med den anställde och i andra hand skall ändringar ske i omvänd senioritetsordning. Av bestämmelsen i D 3) framgår att reservtid, som infaller före fritidsperiod skall såvitt möjligt planeras så att avsedd fritidsperiod ej påverkas.

Det nu omtvistade kollektivavtalet bygger på regionalflygavtalet. Tjänstgöringsbilagan till regionalflygavtalet är uppbyggd på samma sätt som den omtvistade bilagan till Skywaysavtalet. Vissa förändringar gjordes dock i Skywaysavtalet. Den i målet omtvistade bestämmelsen i F 1) berördes emellertid inte alls vid förhandlingarna. Vad gäller bestämmelsen i D 5), fanns redan en fast praxis som visar hur den skulle tillämpas varför det inte heller fanns någon anledning att diskutera den bestämmelsen. Däremot förekom diskussioner vad gäller ändringar av tjänstgöringsprogram, såvitt avsåg ändringar i program mellan fritidsperioderna, exempelvis var bestämmelsen i F 3) punkten c föremål för diskussioner. Som ett resultat av dessa diskussioner tillkom i Skywaysavtalet bestämmelsen att kompensationsdagen skulle läggas ut inom 10 dagar förutsatt att detta överenskomms med OP. En annan bestämmelse som tillkom i Skywaysavtalet är F 4), dvs. bestämmelsen att en pilot som accepterar att tjänstgöra på L-dag skall erhålla två kompensationsdagar.

Vid årsskiftet 1999/2000 blev det allt vanligare att bolaget började schemalägga reservtid före fritidsperiod. Bolaget kallade ut piloter på reservtiden vilket fick till följd att tjänstgöringen kom att inkräkta på fritidsperioderna. Under våren år 2000 blev detta allt vanligare och ledde till att det uppkom tvister mellan parterna. Lokala tvisteförhandlingar hölls den 28 juni 2000 angående de båda piloterna O.U. och T.D. som under våren hade beordrats att tjänstgöra på fritidsperiod. Dessa piloter hade ställt upp och utfört arbete på fritidsperiod. Pilotföreningen hävdade emellertid under förhandlingarna att det var fråga om ett kollektivavtalsbrott varför pilotföreningen yrkade skadestånd. Central förhandling hölls den 20 september 2000. Av protokollet framgår parternas inställning vilken överensstämmer med den parterna har i den nu aktuella tvisten. Det tog en viss tid att färdigställa protokollet och att justera detsamma. Det är riktigt att pilotföreningen, främst därför att man ville återföra frågan till lokal nivå, inte gick vidare med ärendet till Arbetsdomstolen. Det är dock viktigt att notera att tvisten drevs som en skadeståndstvist och inte som en tvist om arbetsskyldigheten enligt 34 § medbestämmandelagen.

Pilotföreningen var dock fortsatt bekymrad över bolagets inställning i frågan. Föreningen ville därför inför bolaget markera den egna ståndpunkten. Mot den bakgrunden skrev pilotföreningen brevet den 21 december 2000 i vilket föreningen redogjorde för sin tolkning av framför allt bestämmelsen i D 6). Det är riktigt att brevet avslutas med en hänvisning till tolkningsföreträde enligt 34 § medbestämmandelagen. Brevet ledde till att parterna träffades vid en lokal och central förhandling den 4 januari 2001. Vid den tidpunkten fanns dock ingen konkret tvist om medlems arbetsskyldighet. Efter förhandlingen i januari 2001 väckte sedan Flygarbetsgivarna talan vid Arbetsdomstolen. Det har senare visat sig att enskilda piloter under det första halvåret

2001 ställt villkor på ersättning efter att de tjänstgjort på fritidsperioder. Pilotföreningen har dock varken lokalt eller centralt haft kännedom om dessa enskilda fall. Detta är inte något pilotföreningen har initierat eller instruerat arbetstagarna om.

### *Sammanfattning*

Den fråga Arbetsdomstolen har att pröva är om bestämmelsen i F 1) ger bolaget en ensidig rätt att ändra en fritidsperiod.

Enligt pilotföreningens mening skall Flygarbetsgivarnas fastställsetalan avvisas därför att de förutsättningar som uppställs i 4 kap. 6 § arbetstvistlagen inte är uppfyllda. Fastställseyrkandet har ingen beröring med en konkret tvist. I sådant fall uppställs kravet att det skall vara av avsevärd betydelse för kärandeparten att få yrkandet prövat vilket föreningen menar inte är fallet här.

I sak bestrider pilotföreningen Flygarbetsgivarnas talan. Bestämmelsen i punkten F 1) i tjänstgöringsbilagan reglerar inte frågan om arbetsgivarens rätt att ensidigt ändra en schemalagd fritidsperiod. Det finns inget påstående i målet att arbetsgivaren på annan grund skulle ha en rätt att ensidigt ändra i en schemalagd fritidsperiod.

Vad gäller den skadeståndstalan som förs enligt 57 § medbestämmandelagen för brott mot 34 § samma lag kan till att börja med konstateras att ett bifall till denna talan förutsätter att Flygarbetsgivarna får framgång med sin fastställsetalan.

Pilotföreningen har aldrig i tvist som avses i 34 § medbestämmandelagen godkänt eller föranlett en felaktig tolkning av avtalet. Det förelåg inte vare sig den 21 december 2000 eller den 4 januari 2001 någon tvist om medlems arbetskyldighet. Mot denna bakgrund kan pilotföreningens brev eller vad som uttryckts vid förhandlingen den 4 januari inte uppfattas på något annat sätt än som en erinran om att, för det fall bolaget ändrar i fritidsperioder så kan detta föranleda tvister i vilka pilotföreningen enligt lag har tolkningsföreträde.

För det fall domstolen bedömer pilotföreningens handlande den 21 december 2000 och den 4 januari 2001 på ett annat sätt, är pilotföreningen likväl inte skadeståndsskyldig, eftersom föreningen har rätt i sin tolkning av avtalet eller i vart fall har haft fog för denna tolkning. Vidare bestrids att de ersättningar bolaget betalat ut till vissa piloter skall ses som ersättningsgilla skador. Utbetalningarna saknar det nödvändiga orsakssambandet, s.k. adekvat kausalitet, till pilotföreningens handlande. Pilotföreningen har aldrig varit inblandad i, eller ens haft kännedom om, dessa fall. Det kan också ifrågasättas varför det varit nödvändigt att beordra just dessa piloter. Vidare har bolaget att styrka att piloterna i övrigt inte har varit berättigade till övertidsersättning, exempelvis för att bolaget överskridit begränsningarna i punkten B.

## **Flygarbetsgivarna**

Arbetsdomstolen har redan i ett tidigare meddelat beslut kommit fram till att det finns ett fastställelseintresse i målet och att fastställelseyrkandet således inte skall avvisas. Detta förhållande har inte förändrats. Snarare ställs tvistefrågan på sin spets allt oftare nu än tidigare. Frågan har betydelse för bolagets rättsliga handlande, varför det finns ett fastställelseintresse. Den fastställetsetalan Flygarbetsgivarna för skall därför inte avvisas.

## **Domskäl**

### *Tvisten*

Arbetsdomstolen har i målet att ta ställning till innebörden av det s.k. Skywaysavtalets bestämmelser om ändring av tjänstgöringsprogram i förhållande till regleringen om fritidsperioder. Härvid har domstolen också att avgöra om den fastställetsetalan som Flygarbetsgivarna för i detta hänseende är av avsevärd betydelse för organisationen eller om den skall avvisas. Vidare föreligger tvist om pilotföreningen har utövat tolkningsföreträde på sådant sätt att det föranleder skadeståndsskyldighet gentemot bolaget. I den sistnämnda frågan är tvistigt om pilotföreningen över huvud taget har utövat något tolkningsföreträde. Pilotföreningen har också ifrågasatt att det skulle föreligga adekvat kausalitet mellan föreningens handlande och eventuell skada.

Arbetsdomstolen har hållit huvudförhandling i målet. Vid denna har på Flygarbetsgivarnas begäran hållits vittnesförhör med de vid Skyways Express AB anställda T.O., P.P. och P.K. samt med H.Å-B. från Flygarbetsgivarna. På pilotföreningens begäran har förhör hållits upplysningsvis med R.P. och T.D. från pilotföreningen.

### *Avvisningsfrågan*

Enligt 4 kap. 6 § arbetstvistlagen skall talan som inte innefattar ett yrkande att motparten skall förpliktas att fullgöra eller underlåta något, dvs. en fastställetsetalan, avvisas om det inte är av avsevärd betydelse för käranden att talan prövas.

Arbetsdomstolen har i tidigare rättsfall (se t.ex. AD 1992 nr 134) slagit fast att en fastställetsetalan äger avsevärd betydelse för part om det finns anledning att anta att en bifallande dom kommer att antingen direkt påverka motpart i det rättsliga handlandet i förhållande till parten eller bli direkt avgörande vid en senare talan, som innefattar yrkande att motparten skall förpliktas att fullgöra eller underlåta något.

Enligt Arbetsdomstolen är det, såsom domstolen funnit i tidigare beslut i målet den 12 september 2002, mot bakgrund av de redovisade förhållandena tydligt att ett vägledande avgörande av den förda fastställetsetalan skulle få avsevärd betydelse för såväl Flygarbetsgivarna och pilotföreningen som deras medlemmar och komma att påverka dem i deras rättsliga handlande i förhållande till varandra. Det förtydligande som gjorts vid huvudförhand-

lingen av fastställelseyrkandet ändrar inte denna bedömning. Domstolen finner alltså att det måste vara av avsevärd betydelse i arbetstvistlagens mening för Flygarbetsgivarna att få den väckta talan prövad. Yrkandet om avvisning lämnas därför utan bifall.

#### *Kollektivavtalstolkningsfrågan*

Tolkningsfrågan gäller om bolaget, med stöd av bestämmelsen F 1) i bilaga A, den s.k. tjänstgöringsbilagan, ensidigt har rätt att ändra fritidsperioden avseende den tjänstefria tid som föregår och efterföljer de s.k. L-dagarna utan att begränsas av bestämmelserna i D 5) eller D 6).

Av utredningen framgår att bestämmelserna i tjänstgöringsbilagan i huvudsak övertogs från det mellan parterna tidigare tillämpade kollektivavtalet, det s.k. regionalflygavtalet. Vissa bestämmelser var föremål för särskilda diskussioner och överväganden vid tillkomsten av Skywaysavtalet. Detta synes dock inte gälla de nu omtvistade bestämmelserna. Beträffande vad som förekom mellan avtalsparterna har på pilotföreningens begäran skett förhör med R.P.. Av hans uppgifter framgår att de aktuella bestämmelserna inte närmare diskuterades och att i varje fall den fråga som tvisten nu gäller inte avhandlades under förhandlingarna. Den utredning som sålunda har förebringats ger inte stöd för att fastställa någon gemensam partsavsikt hos kollektivavtalsparterna om avtalets innebörd som kan läggas till grund för ett ställningstagande i tolkningsfrågan. Inte heller har det tidigare gällande regionalflygavtalets tillkomst eller tillämpning belysts så att det givit någon ledning för tolkningsfrågan i denna tvist.

Beträffande bestämmelsernas tillämpning sedan Skywaysavtalet trätt i kraft har hållits förhör med företrädare för både bolaget och pilotföreningen. Av dessa förhör har framgått att parterna haft skilda uppfattningar om innebörden av bestämmelsen om ändring i tjänstgöringsprogram och dess förhållande till bestämmelserna om fritidsperiod. Vidare har av förhören framkommit att bolaget ändrat i tjänstgöringsprogram i anslutning till fritidsperiod i enlighet med sin uppfattning men att detta inte synes ha uppfattats på det sättet av pilotföreningen förrän det uppkom tvister mellan parterna under våren 2000. Mot denna bakgrund kan inga avgörande slutsatser dras av betydelse för tolkningsfrågan av den tidigare avtalstillämpningen.

Vid angivna förhållanden är domstolen hänvisad till att avgöra tolkningsfrågan med ledning av ordalydelsen i ljuset av tjänstgöringsbilagans uppbyggnad och konstruktion. Det finns därvid anledning att också beakta bestämmelsernas naturliga syfte samt de praktiska konsekvenserna för parterna.

Det har i målet framkommit följande om hur tjänstgöringsprogrammen tas fram. Först planeras verksamheten genom att principiella flygprogram görs upp i en s.k. slingkommitté som består av representanter för arbetsgivaren och pilotföreningen. Detta sker ett par gånger per år. De individuella tjänstgöringsprogrammen upprättas sedan på basis av dessa flygprogram och med tillämpning av bestämmelserna i tjänstgöringsbilagan. Dessa bestämmelser

är uppbyggda så att det i separata avsnitt med skilda rubriker anges vad som skall gälla i fråga om bl.a. beräkning av tjänstgöringstid, begränsningar i tjänstgöringstid och, såvitt nu är av intresse, bestämmelser om fritid i avsnitt D och om ändring av tjänstgöringsprogram i avsnitt F.

Några definitioner av de i tvisten aktuella begreppen fritidsperiod, tjänstgöringsprogram och arbetsperiod finns inte i avtalet. Parterna synes dock vara ense om att uttrycket fritidsperiod åsyftar all ledig tid mellan check out inför en ledighet som innefattar en eller flera lediga kalenderdagar, s.k. L-dagar, och check in efter en sådan ledighet. När det gäller begreppet tjänstgöringsprogram är det Flygarbetsgivarnas inställning att detta måste täcka in inte bara arbetsperioder utan även fritidsperioder. Enligt allmänt språkbruk torde det också ligga nära till hands att lägga just den innebörden i begreppet tjänstgöringsprogram. Det kan dessutom konstateras att bestämmelsen i punkten F 4), som alltså finns under rubriken "Ändring av tjänstgöringsprogram", tar sikte på L-dagar som ostridigt ingår i en fritidsperiod. Pilotföreningens inställning synes emellertid inte bottna i en annorlunda tolkning av begreppet tjänstgöringsprogram utan snarare ta sin utgångspunkt i att arbetsgivaren vid ändringar i tjänstgöringsprogram är bunden av reglerna om fritidsperiod. Sålunda har pilotföreningen, som i sammanhanget framhållit att innebörden av begreppet fritidsperiod är ostridig mellan parterna, hävdade att bestämmelserna under avsnitt D uttömmande reglerar arbetsgivarens möjligheter att ändra i meddelade fritidsperioder. Pilotföreningen har framhållit att enligt punkten D 6) skall fritidsperiod meddelas senast tre veckor i förväg. Enligt pilotföreningen medför detta att arbetsgivarens enda möjlighet att göra senare ändringar i fritidsperioden är att göra detta med stöd av reglerna i punkten D 5).

Flygarbetsgivarnas inställning till bestämmelserna om fritid är å andra sidan att dessa har karaktären av planeringsbestämmelser. Till stöd för sin uppfattning har Flygarbetsgivarna bl.a. hänvisat till att bestämmelsernas ordalydelse visar att det är fråga om regler som skall iakttas vid planeringen av piloternas fritid. Vad särskilt gäller bestämmelsen i punkten D 5) tar den enligt Flygarbetsgivarna sikte enbart på sådana förändringar som berör hela fritidsperioder och alltså inte, som tvisten nu gäller, förändringar i fråga om den närmare tidpunkten för den berörda fritidsperiodens början eller slut.

Tjänstgöringsbilagans avsnitt F innehåller som framgått ovan regler om vad som skall gälla vid ändring av tjänstgöringsprogram. Klart är att dessa regler tar sikte på ändringar i upprättade tjänstgöringsprogram som redan meddelats piloterna. Detta framgår bl.a. av att det i punkten F 2) talas om "utfärdat tjänstgöringsprogram". Det finns inget som tyder på annat än att utgångspunkten för dessa regler är att det är arbetsgivaren som ensidigt förfogar över ändringar i tjänstgöringsprogrammen men att det för vissa situationer förutsätts att samråd sker med berörd pilot eller till och med ett medgivande från denne. Vad gäller sådana förändringar som i enlighet med bestämmelsen i punkten F 1) meddelas den berörde piloten senast vid utcheckningen för den fritidsperiod som föregår den arbetsperiod som ändringen gäller föreskrivs under avsnitt F emellertid inga sådana inskränkningar, i vart fall så länge ändringen inte förutsätter tjänstgöring på en s.k. L-dag som det finns regler

om i punkten F 4). Flygarbetsgivarna har i tvisten inte heller hävdad att arbetsgivarens ensidiga ändringsrätt enligt punkten F 1) gäller L-dagarna. Frågan blir då att bedöma hur bestämmelsen i F 1) avseende möjligheten för arbetsgivaren att ändra i tjänstgöringsprogram förhåller sig till bestämmelserna om fritid. Som uttalats ovan ligger det nära till hands att uppfatta tjänstgöringsprogrammen så att de täcker in inte bara arbetsperioder utan även ledighetsperioder. Det förhållandet att bestämmelsen i F 4), som tar sikte just på en del av fritiden, återfinns under det avsnitt i tjänstgöringsbilagan som handlar om ändring av tjänstgöringsprogram tyder på, som också berörts ovan, att även de utlagda ledighetsperioderna ses som en del av tjänstgöringsprogrammen. Annat har inte heller framkommit än att bestämmelsen i D 6) om att fritidsperiod skall meddelas senast tre veckor i förväg uppfylls genom att piloten får del av tjänstgöringsprogrammen. Enligt Arbetsdomstolens mening talar det hittills anförda om innehållet i och uppbyggnaden av de aktuella bestämmelserna i tjänstgöringsbilagan närmast för Flygarbetsgivarnas ståndpunkt i tvisten.

Det finns emellertid skäl att vid bedömningen av tolkningsfrågan också beakta den särskilda verksamhet det är fråga om här och vilka konsekvenser respektive tolkning skulle få för arbetsgivaren och för arbetstagarna. Verksamheten är sådan att det otvivelaktigt relativt ofta torde finnas behov av att med kort varsel anpassa sig till förändrade villkor på grund av väderförhållanden, trafikstörningar och dylikt. Med beaktande av verksamhetens karaktär konstaterar domstolen att den tolkning som förordas av arbetstagsidan dvs. att sena programändringar i anslutning till fritidsperiod endast skulle vara tillåtna med stöd av bestämmelsen i D 5), framstår som mycket svårhanterlig för bolaget. Pilotföreningen har på sin sida särskilt pekat på att en tolkning i enlighet med Flygarbetsgivarnas mening skulle få konsekvenser för de enskilda piloterna, för vilka det är av vikt att veta när de kommer att vara lediga. Detta argument kan dock enligt domstolens mening inte tillmätas samma tyngd vid en jämförelse med de praktiska konsekvenserna för bolaget. Detta gäller särskilt med beaktande av att även enligt Flygarbetsgivarnas uppfattning kan inte arbetsgivaren ensidigt göra sådana förändringar som inverkar på den del av en fritidsperiod som utgörs av s.k. L-dag.

Vid en sammantagen bedömning finner Arbetsdomstolen att Flygarbetsgivarnas uppfattning i tolkningsfrågan skall godtas och att fastställelseyrkandet därför skall bifallas.

*Är pilotföreningen skadeståndsskyldig för att utan fog ha utövat tolkningsföreträde?*

Skadeståndstalan grundas på att pilotföreningen genom att utöva tolkningsföreträde i tvisten föranlett en felaktig avtalstillämpning och därigenom orsakat bolaget skada. Som Flygarbetsgivarna ser saken har pilotföreningen saknat fog för sin ståndpunkt och därmed blivit skadeståndsskyldig enligt 57 § medbestämmandelagen.

Pilotföreningen har bestritt skadeståndstalan i första hand på den grunden att enligt föreningens mening något tolkningsföreträde inte har utövats. Till stöd

för sin uppfattning har föreningen anfört sammanfattningsvis följande. Det meddelande som den 21 december 2000 översändes till bolaget skickades för att markera vilken ståndpunkt pilotföreningen intog i frågan om arbetsgivarens möjlighet att ändra i meddelade fritidsperioder och för att framhålla att föreningen – för det fall arbetsgivaren skulle komma att agera i enlighet med sin ståndpunkt – hade för avsikt att utöva sin möjlighet till tolkningsföreträde enligt 34 § medbestämmandelagen. Däremot innebar inte meddelandet att pilotföreningen då åberopade ett tolkningsföreträde i frågan. Vid den här tidpunkten förelåg nämligen inte någon konkret tvist om medlems arbetskyldighet. De tidigare tvisterna, som inte rörde arbetskyldigheten utan frågan om skadestånd för kollektivavtalsbrott, var redan slutbehandlade. Mot den bakgrunden kan varken pilotföreningens meddelande eller vad som tilldrog sig vid den efterföljande förhandlingen den 4 januari 2001 ses som något annat än just en erinran om att, för det fall arbetsgivaren agerade enligt sin ståndpunkt detta kunde föranleda tvister där pilotföreningen enligt lag har tolkningsföreträde.

Flygarbetsgivarna har framhållit att pilotföreningens meddelande den 21 december 2000 och dess agerande vid förhandlingen den 4 januari 2001 inte kunde uppfattas på annat sätt än att föreningen med stöd av 34 § medbestämmandelagen ögagnade sig av sitt tolkningsföreträde. Mot bakgrund av vad som avhandlats vid förhandlingarna mellan parterna under hösten 2000 förelåg också, enligt Flygarbetsgivarnas sätt att se på saken, en tvist om arbetskyldighet enligt kollektivavtalet i det angivna hänseendet.

Enligt huvudregeln i 34 § medbestämmandelagen har arbetstagarorganisation rätt till tolkningsföreträde om det föreligger tvist om medlems arbetskyldighet enligt avtal, dvs. arbetstagarorganisationens mening gäller till dess tvisten slutligt har prövats. Bestämmelsen tar sikte på rättsliga tvister om tolkning och tillämpning av avtal. En rättstvist anses föreligga om arbetstagarorganisationen gör gällande att det finns en laglig eller avtalsenlig begränsning av medlemmens arbetskyldighet, som är tillämplig i ett visst fall, och arbetsgivaren intar en annan ståndpunkt.

Bestämmelsen förutsätter för sin tillämplighet att arbetstagarparten i anslutning till den uppkomna rättstvisten har gjort klart att den utövar sitt tolkningsföreträde. I Arbetsdomstolens praxis har ställts krav på tydlighet i fråga om arbetstagarpartens agerande härvidlag (se t.ex. AD 1986 nr 56 och 2001 nr 75). Skälet bakom detta krav är att ett utövat tolkningsföreträde ofta innebär ett betydande ingrepp i arbetsgivarens verksamhet och att det därför inte får råda någon oklarhet om vad som skall gälla i förhållandet mellan parterna. Med tanke på det skadeståndsansvar som enligt 57 § medbestämmandelagen kan drabba arbetstagersidan med anledning av ett felaktigt användande av reglerna om tolkningsföreträde är det också för den sidan av stor betydelse att det inte råder oklarheter i frågan om tolkningsföreträde utövats eller inte. Det skadeståndsansvar som föreskrivs i nämnda paragraf innebär att arbetstagarorganisationen skall ersätta uppkommen skada, om den i en sådan tvist som avses i 34 § har föranlett eller godkänt en felaktig tillämpning av avtal och organisationen har saknat fog för sin ståndpunkt i tvisten.



Bevisbördan för att den fackliga organisationen har utövat tolkningsföreträde med åtföljande rättsverkningar ligger normalt på arbetstagarparten. Det nu aktuella fallet är dock annorlunda jämfört med de tidigare fall som behandlats av Arbetsdomstolen och i vilka parterna haft olika uppfattning om tolkningsföreträde utövats eller inte. I de tidigare fallen är det arbetsgivarsidan som intagit ståndpunkten att något tolkningsföreträde inte har utövats eller att detta i vart fall inte har uppfattats av arbetsgivaren. Här är förhållandet i stället det att arbetsgivaren har uppfattat arbetstagarorganisationens agerande som att den utövat tolkningsföreträde enligt bestämmelsen i 34 § medbestämmandelagen – och anpassat sitt eget agerande till detta – medan det är arbetstagarorganisationen som hävdar att något tolkningsföreträde inte har utövats.

Av utredningen har framkommit följande av betydelse för att bedöma den nu aktuella frågan.

Twisteförhandlingar hölls lokalt och centralt under sommaren och hösten 2000. Närmare rörde dessa förhandlingar pilotföreningens yrkande om skadestånd för att bolaget enligt föreningens uppfattning gjort sig skyldigt till kollektivavtalsbrott genom att ha beordrat två piloter vid vardera ett tillfälle till tjänstgöring på sådant sätt att arbetet inkräktat på för dem redan schemalagda fritidsperioder. Av protokollen från förhandlingarna framgår att parterna intog samma inställning i frågan om innebörden av kollektivavtalsregleringen som de har i denna tvist. Förhandlingarna resulterade i att man gjorde ett försök att lösa frågorna på lokal nivå. Under den tiden tillämpade bolaget avtalet i enlighet med pilotföreningens uppfattning, men när ingen lokal lösning kom till stånd markerade bolaget sin inställning i frågan genom ett brev den 15 december 2000 från verkställande direktören till bolagets piloter. I brevet klargjordes från bolagets sida att avsikten var att avtalet därefter skulle tillämpas i enlighet med bolagets ståndpunkt. Härefter sände pilotföreningen den 21 december 2000 ett meddelande till bolaget. Meddelandet, som undertecknats av föreningens generalsekreterare M.R., har följande lydelse.

#### Tolkningsföreträde arbetsskyldighet – kollektivavtalet Skyways

Enligt kollektivavtalet Bilaga A, D Bestämmelser om fritid, gäller SPF's uppfattning enligt följande:

Fritidsperiod inträffar vid tidpunkten för i schemat inlagd utcheck före ledig kalenderdag till tidpunkten för incheck efter ledig kalenderdag.

Denna tidsram måste finnas för att uppfylla avtalets krav på en genomsnittlig fritidsperiodslängd om 60 timmar.

Enligt p D 6) så skall fritidsperiod meddelas 3 veckor i förväg.

Detta betyder att hela ledighetsperiodens omfattning måste meddelas med denna framförhållning.

Meddelad fritidsperiod kan endast ändras efter överenskommelse med den anställde. Om sådan överenskommelse träffas renderar arbetet på fritidsperioden ersättning enligt kollektivavtalet i form av övertid och/eller som ersättning för arbete på ledig dag.

Vi hänvisar i detta fall till tolkningsföreträde enligt § 34 MBL.

Meddelandet föranledde bolagets P.P., som inför domstolen uppgett att han mot bakgrund av de förda förhandlingarna uppfattade meddelandet som ett tolkningsföretråde, att kontakta H.Å-B. vid Flygarbetsgivarna som i sin tur kontaktade M.R. per telefon. Enligt H.Å-B., som uppgett att också hon uppfattade att det förelåg ett från pilotföreningen meddelat tolkningsföretråde som medförde att bolaget var förhindrat att ensidigt genomdriva ändringar i utgivna scheman så att det påverkade piloternas fritidsperioder, gick M.R. vid telefonsamtalet med på att återta tolkningsföreträdet till dess parterna kunde träffas i januari. Den 4 januari 2004 hölls en förhandling som enligt protokollets ärendemening avsåg lokal och central förhandling rörande ett av pilotföreningen meddelat tolkningsföretråde angående arbetskyldighet. Av protokollet framgår att parterna även vid denna förhandling intog samma inställning i frågan om innebörden i kollektivavtalsregleringen som de har i denna tvist. I protokollet, som justerats av båda partssidorna, har antecknats att pilotföreningen meddelade att man kvarstod vid sitt tidigare meddelade tolkningsföretråde följt av en hänvisning till bilaga 1 som utgjordes av meddelandet den 21 december 2000.

Arbetsdomstolen gör följande bedömning.

Av vad som sålunda framkommit står det klart att parterna vid de tvisteförhandlingar som fördes dem emellan under sommaren och hösten 2000 intog olika ståndpunkter i den för förhandlingarna grundläggande tvistefrågan, nämligen om det var förenligt med kollektivavtalet att arbetsgivaren ensidigt gjorde programändringar i utfärdade flygprogram med påföljd att piloternas tjänstgöring inkräktade på redan inlagda fritidsperioder. Det förelåg således en rättstvist mellan parterna som, när ingen lösning på frågan uppnåddes, ledde till att arbetsgivaren genom brevet den 15 december 2000 deklarerade sin ståndpunkt och klargjorde att avtalet framgent skulle tillämpas i enlighet med denna. Det förhållandet att parternas ståndpunkter till att börja med avhandlades inom ramen för en tvist om skadestånd för kollektivavtalsbrott är enligt Arbetsdomstolens mening inte av någon avgörande betydelse för att bedöma om det även föreligger en sådan tvist om arbetskyldigheten som förutsätts i 34 § (jfr AD 1987 nr 77).

Det av pilotföreningen avsända meddelandet den 21 december 2000 ger genom sin lydelse onekligen intrycket att pilotföreningen uppfattade situationen så i detta läge att det mellan parterna förelåg en tvist om arbetskyldigheten enligt kollektivavtalet i det nyss beskrivna hänseendet och att föreningen begagnade sig av sin möjlighet att göra gällande tolkningsföretråde enligt 34 § medbestämmandelagen. Även pilotföreningens agerande vid förhandlingen den 4 januari 2001 ger motsvarande intryck. Klart är att arbetsgivarsidan uppfattade situationen på detta sätt och att bolaget därigenom ansåg sig vara förhindrat att genom ensidiga programändringar utkräva arbete av piloterna på sådant sätt att det inkräktade på schemalagda fritidsperioder. Annat har inte heller framkommit än att arbetsgivaren alltsedan förhandlingen den 4 januari 2001 tillämpat avtalet i enlighet med den uppfattning som pilotföreningen tillkännagav genom sitt meddelande. Det torde

inte heller råda någon tvekan om – mot bakgrund bl.a. av arbetsgivarens agerande direkt efter mottagandet av meddelandet den 21 december 2000 – att pilotföreningen måste ha insett hur arbetsgivaren uppfattade saken. Såvitt framkommit har pilotföreningen emellertid inte vid något tillfälle före det att svaromål avgetts i den av Flygarbetsgivarna instämnda tolkningstvisten framfört inställningen att fråga aldrig varit om att utöva tolkningsföreträde. Av de uppgifter som H.Å-B. lämnat och av förhandlingsprotokollet framgår att denna inställning inte heller fördes fram vid den centrala tvisteförhandling som hölls mellan parterna den 18 maj 2001 och som gällde frågan om allmänt skadestånd för felaktigt lagt tolkningsföreträde.

Enligt Arbetsdomstolens mening innebär inte det förhållandet att pilotföreningen formulerat sitt meddelande så att det avser de efterföljande tillfällen när den beskrivna konkreta situationen uppkommer för någon av föreningens medlemmar att det därmed inte skulle kunna vara fråga om ett utövande av tolkningsföreträde enligt 34 § medbestämmandelagen. En jämförelse kan här göras med det tidigare nämnda rättsfallet från år 1987 liksom med förhållandena i AD 1998 nr 33. I det senare fallet, som rörde bl.a. skadeståndsansvar för felaktigt utövat tolkningsföreträde, hade arbetstagarparten i fråga om ett av de omtvistade tolkningsföreträdena formulerat sig så att enligt kollektivavtalet i fråga inga medarbetare av en viss yrkeskategori var skyldiga att utföra arbete åt arbetsgivaren på angivna dagar närmast före helgdag, såsom julafton, nyårsafton etc.

Sammantaget kommer Arbetsdomstolen mot bakgrund av det anförda till slutsatsen att pilotföreningen i detta fall får anses ha utövat tolkningsföreträde enligt 34 § medbestämmandelagen på sådant sätt att föreningen, för det fall tolkningsföreträdet anses ha utövats felaktigt, åtminstone kan åläggas ett skadeståndsansvar enligt 57 § samma lag.

För skadeståndsansvar enligt 57 § medbestämmandelagen förutsätts att arbetstagarorganisationen har saknat fog för sin ståndpunkt i tvisten. Frågan är då om pilotföreningen saknat fog för sin ståndpunkt. Flygarbetsgivarna har hävdat att pilotföreningen medvetet åberopat tolkningsföreträde för att driva igenom önskemål om högre ersättning. Som Arbetsdomstolen uttalat bl.a. i det tidigare nämnda avgörandet AD 1987 nr 77 har lagstiftaren genom uttrycket ”saknat fog” velat begränsa skadeståndsskyldigheten till särskilt allvarliga fall. Domstolen framhöll att en arbetstagarorganisation enligt rättspraxis ansetts sakna fog för sin ståndpunkt, och därmed blivit skadeståndsskyldig, när företrädarna medvetet har åberopat tolkningsföreträde i ett för tvisten ovidkommande syfte eller när de har gjort sig skyldiga till en kvalificerad missbedömning av de faktiska omständigheterna eller av det rättsliga läget. I detta fall har den tvist tolkningsföreträdet avser rört en inte helt lättbedömd rättsfråga. Pilotföreningens tolkning har visserligen visat sig vara felaktig. Den bedömning pilotföreningen har gjort är emellertid inte någon sådan kvalificerad missbedömning som krävs för att förbundet skall anses ha saknat fog för sin ståndpunkt. Det föreligger därmed inte någon skadeståndsskyldighet för pilotföreningen. Flygarbetsgivarnas yrkande om skadestånd skall därför lämnas utan bifall.

### *Sammanfattning och rättegångskostnader*

De ovan gjorda bedömningarna innebär att parterna vunnit ömsom. De kostnadsyrkanden som föreligger från parterna avser enbart ersättning för arvode till ombuden och har inte särskilts för de olika tvistefrågorna. Mot bakgrund härav och då det inte finns skäl att se det som att endera parten är huvudsakligen vinnande finner Arbetsdomstolen att vardera parten skall bära sin kostnad.

### **Domslut**

1. Arbetsdomstolen förklarar att bestämmelsen i kollektivavtalet ”Anställnings- och lönevillkor för anställda piloter i Skyways AB”, BILAGA A, F 1), ger Skyways Express AB rätt att ensidigt ändra redan meddelade fritidsperioder, under förutsättning att pilots rätt till genomsnittlig fritidsperiod om 60 timmar enligt punkten D 2) ej inskränkes innefattande att L-dagarna ej flyttas, genom att meddela pilot programändringar senast vid utcheckningen för den fritidsperiod som föregår den för ändringen aktuella arbetsperioden.
2. Flygarbetsgivarnas talan i övrigt avslås.
3. Vardera parten skall stå sina rättegångskostnader.

Ledamöter: Carina Gunnarsson, Hans Blyme, Inga Britt Lagerlöf, Anders Sandgren, Olof Nordenfelt, Henry Sjöström och Lars E. Rabenius. Enhälligt.

Sekreterare: Monica Björnfot Spaak