

Sammanfattning

Arbetsdomstolen har i en tidigare dom funnit att den part som i ett kollektivavtal fört in ett begrepp som är vedertaget inom avtalsområdet men gett begreppet en annan innebörd än den vanliga står risken för den oklarhet som har uppkommit vid tolkningen av kollektivavtalet i detta hänseende. Arbetsdomstolen har nu funnit bl.a. att parternas tillämpning av kollektivavtalet i tiden efter den tidigare domen inte ändrat betydelsen av det vedertagna begreppet i kollektivavtalet.

ARBETSDOMSTOLEN

DOM
2006-01-18
StockholmDom nr 5/06
Mål nr A 39/04

KÄRANDE

1. Dansk Pilotforening, Kastruplundgade 13, DK-2770 KASTRUP, Danmark
 2. Norske SAS-Flygeres Forening, Oksenöystien 2, 1366 LYSAKER, Norge
 3. Svensk Pilotförening, Box 1139, 111 81 STOCKHOLM
 Ombud för 1–3: advokaten Erik Danhard, Advokatfirman Cederquist,
 Box 1670, 111 96 STOCKHOLM

SVARANDE

1. Flygarbetsgivarna, Box 1621, 111 86 STOCKHOLM
 2. Scandinavian Airlines System, 195 87 STOCKHOLM
 Ombud för 1–2: förbundsjuristen Agneta Bern, TransportGruppen TGS AB,
 Box 1621, 111 86 STOCKHOLM

SAKEN

skadestånd på grund av kollektivavtalsbrott m.m.

Mellan Scandinavian Airlines System (SAS) och Dansk Pilotforening, Norske SAS-Flygeres Forening samt Svensk Pilotförening (pilotföreningarna) gäller regelmässigt varandra avlösande kollektivavtal för flygkaptener och flygstyrmän. I förevarande fall gäller kollektivavtalet från och med den 1 april 2003. Till avtalet har parterna fogat ett antal särskilda överenskommelser. En av dessa, det s.k. inhyrningsavtalet, tillkom den 14 mars 1983 och har bl.a. följande innehåll.

**07. INHYRNING AV EXTERNA FLYGBOLAG - JOINT
OPERATIONS - CREW INTERCHANGES**

ÖVERENSKOMMELSE

mellan Scandinavian Airlines System (SAS), å ena, och Dansk Pilotforening (DPF), Norsk Flygerforbund/Norske Ruteflygeres Forening (NF/NRF) samt Svensk Pilotförening (SPF), å andra sidan, angående kollektivavtal avseende inhyrning av externa flygbolag, Joint Operations och Crew Interchanges.

I. INHYRNING AV EXTERNA FLYGBOLAG

§ 1 All inhyrning skall föregås av förhandling enligt MBL. Undantagna är akuta inhyrningar orsakade av hastigt uppkomna trafikstörningar.

II. JOINT OPERATIONS

§ 1 Joint Operations skall föregås av överenskommelse med pilotföreningarna.

Med Joint Operations avses:

- Annat bolags beflygning av SAS´ linjer på endera SK-nummer eller med dubbel designator.
- Trading innebärande nedläggning av SAS-linjer.
- Beflygning av annat bolags koncessioner eller flygning för annat bolags räkning med SAS flygplan eller SAS piloter (wet lease).

§ 2 Om överenskommelse enligt § 1 inte kan nås inom tre månader från det endera parten påkallat lokal förhandling i frågan, kan på endera partens initiativ frågan slitas med tillämpning av skiljenämnds-förfarande enligt bilaga A (1) de tre sista styckena.

III. CREW INTERCHANGES

För arbetsgivarparten

För arbetstagarparten

U. C.

C. L.

SPF

Hösten 2003 träffade SAS avtal med ett mindre flygbolag, Air Greenland, om att detta flygbolag skulle hyra ett flygplan med besättning, s.k. wet lease, av SAS för beflygning av sträckan Köpenhamn–Grönland–Köpenhamn under en kortare tid. Totalt blev det fråga om åtta–nio flygningar under perioden den 15 september–9 oktober 2003. Någon överenskommelse enligt avsnittet II. JOINT OPERATIONS i det ovan återgivna inhyrningsavtalet träffades inte mellan SAS och pilotföreningarna.

Pilotföreningarna har hävdats att SAS genom sitt förfarande att vidta uthyrningen utan föregående överenskommelse med dem har brutit mot kollektivavtalet. I varje fall har SAS enligt pilotföreningarna brutit mot medbestämmandelagens regler om primär förhandlingsskyldighet.

Pilotföreningarna har väckt talan i Arbetsdomstolen och yrkat att Arbetsdomstolen skall förplikta SAS att till var och en av pilotföreningarna utge allmänt skadestånd med 200 000 kr jämte ränta enligt 6 § räntelagen från dagen för delgivning av stämning, den 31 mars 2004, tills betalning sker.

Arbetsgivarparterna har bestritt yrkandena. Inget allmänt skadestånd har vitsordats som skäligt. Ränterykandet har dock vitsordats som skäligt i sig.

Parterna har yrkat ersättning för sina rättegångskostnader.

Parterna har till utveckling av sin talan anfört följande.

Pilotföreningarna

SAS flyger typiskt sett med drygt hundra flygplan och 1 800 piloter på korta linjer samt med ett drygt tiotal flygplan och 220 piloter på långa linjer. Air Greenland är ett mindre bolag, som beflyger sträckan Köpenhamn–Grönland–Köpenhamn.

Att SAS hyr ut flygplan till andra flygbolag genom wet lease är ovanligt. Det är tvärtom så att SAS vanligen hyr in flygplan. Uthyrning sker högst en gång per år, historiskt sett ännu mera sällan.

Medbestämmande

Förhållandet mellan SAS och pilotföreningarna skiljer sig från vad som annars är vanligt på den svenska arbetsmarknaden i fråga om medbestämmandefrågor. Pilotföreningarna har ett avsevärt större inflytande än vad som normalt gäller i dessa frågor. Typiskt sett gäller detta i hela den egna produktionen men kan också gälla s.k. wet lease ut, dvs. uthyrning av flygplan med besättning.

Ursprunget till pilotföreningarnas stora inflytande i medbestämmandefrågor är s.k. slingförhandlingar och slingkommittéer. I kollektivavtalet finns i bilaga A, ”Bestämmelser beträffande flygtid, tjänstgöringstid, vila och fritid”, grundläggande regler om slingförhandlingar. Före varje trafikprograms ikraftträdande skall parterna i slingförhandlingar komma överens om principiella flygprogram för besättningen. Vid dessa förhandlingar deltar tre representanter för SAS och tre representanter från pilotföreningarna, den s.k. slingkommittén. Kan enighet inte nås vid slingförhandlingarna kan på begäran av någondera parten frågan avgöras i skiljenämnd. Arbetet i en slingkommitté är skilt från vanligt fackligt arbete. De som deltar saknar i övrigt behörighet att företräda sin förening och får inte träffa kollektivavtal. Avsikten är att parterna skall komma överens om kommande trafikprogram, annars kan SAS inte beflyga aktuella sträckor. Utifrån överenskommelserna fortsätter SAS planeringen för de olika destinationerna. Större ändringar av en slingöverenskommelse skall fastställas i samma ordning under det att SAS ensidigt får göra mindre justeringar så länge dessa inte kommer i konflikt med regleringen avseende flygtid, vilotid och fritid.

Av en av parterna den 4 september 2003 träffad slingöverenskommelse för tiden den 1 november 2003–31 mars 2004 framgår hur sådana överenskommelser typiskt sett kan se ut. Den innehåller bl.a. följande. Om trafikprogramändringar nödvändiggör stora ändringar av ett överenskommet slingupplägg, skall sådan ändring förhandlas mellan SAS och berörd förening. SAS förbinder sig att snarast ta kontakt med berörd förening om större varaktiga ändringar av överenskommet slingupplägg är nödvändigt, men förbehåller sig rätten att vid tidsbrist göra ändringar inom gällande tjänstgöringstidsbestämmelser. Överenskommelsen innehåller också en generell regel om

kompensation till piloterna för vissa händelser samt specifika överenskommelser om särskilda flygplanstyper.

Inhyrningsavtalet

Inhyrningsavtalet är ett företagsavtal och inte ett branschavtal, vilket innebär att det skall tolkas i relation endast till företaget då det bara är parterna som tillämpar avtalet. Någon branschpraxis finns inte. ”Bärare” av avtalets innehåll är de som förhandlat fram avtalet, U.C. från SAS och C.L. från pilotföreningarna. Med hänsyn till att avtalet träffades redan år 1983 kan ingen av dem höras i målet. Hur avtalet tillämpades under de ursprungliga förhandlarnas aktiva tid får då – enligt pilotföreningarnas mening – särskild betydelse.

Förhandlingarna inför överenskommelsen startade år 1982. En beskrivning av bakgrunden till parternas överväganden i samband med överenskommelsen återfinns i två domar från Arbetsdomstolen, AD 1988 nr 102 och AD 1989 nr 45. I domarna tas emellertid endast upp de delar av avtalet som är aktuella för respektive mål. Utöver vad som framgår av dessa domar har pilotföreningarna ingen kännedom om hur parterna under förhandlingarna utväxlade förslag och liknande.

Vid tiden för överenskommelsen fanns koncessionstvång, dvs. det krävdes tillstånd för att beflyga vissa linjer. Numera finns i vart fall inom Europa inte krav på koncessioner, de är inte ens längre tillåtna. Enligt uppgift förekommer koncessioner endast avseende beflygning av vissa delar av Asien.

Avtalet är uppbyggt i tre delar. I avsnitt I finns regler rörande inhyrning av externa flygbolag. I avsnitt II – det i tvisten aktuella avsnittet – finns regler för joint operations, såsom dessa definieras i § 1. Den första punkten avser annat flygbolags beflygning av SAS linjer. Andra punkten reglerar trading innebärande nedläggning av SAS linjer och tredje punkten rör SAS beflygning av annat bolags koncessioner eller flygning för annat bolags räkning i form av wet lease. Enligt avtalet krävs i samtliga dessa fall överenskommelse mellan SAS och pilotföreningarna. I § 2 finns som alternativ, när en överenskommelse inte kan träffas, ett skiljenämndsförfarande. Möjligheten till skiljenämndsförfarande avser endast frågor enligt avsnitt II i avtalet. Avsnitt III innehåller bestämmelser om crew interchanges.

Wet lease är ett vedertaget begrepp. Det är in- eller uthyrning av flygplan med besättning och saknar varje koppling till koncessioner. Om SAS hyr in ett annat bolag är det fråga om wet lease in. Det omvända förhållandet, att SAS hyr ut flygplan med besättning, är wet lease ut. Det är fråga om två olika situationer och det fackliga intresset skiljer sig åt. Wet lease in berör traditionella fackliga intressen som dels att skydda medlemmarnas arbeten, dels att det inte skall komma in någon part som inte bedriver en seriös verksamhet. Bevekelsegrunderna är desamma som vid tillämpning av 38 § medbestämmandelagen. Vad gäller wet lease ut är det helt andra fackliga intressen som framträder. Det är då snarare fråga om att garantera säkerheten och arbetsmiljön för piloterna. Regler som tar sikte på wet lease ut finns bara

i avsnitt II. Regler som rör wet lease in återfinns däremot under två avsnitt i avtalet dels i hela avsnitt I, dels i avsnitt II § 1 första punkten, beroende på vilka inhyrningsfall som regleras i respektive avsnitt.

Bestämmelsen i tredje punkten i § 1 i avsnitt II består av två led, som åtskiljs av ordet ”eller”. Det är två separata fall som regleras i samma mening. Den första delen avser beflygning av annat bolags koncessioner. Den andra delen avser flygning för annat bolags räkning (wet lease). Enligt pilotföreningarnas mening står tredje punkten – trots samlingsrubriken joint operations – på egna ben i förhållande till paragrafen i övrigt. De tre punkterna i paragrafen är separata företeelser. Även om wet lease inte i egentlig mening är en joint operation har den i detta avtal fått denna betydelse. Wet lease, dvs. sista delen av meningen i tredje punkten skall inte heller läsas tillsammans med rubriken joint operations. Avtalet har en till viss del vilseledande redaktionell utformning.

Att ”beflygning av annat bolags koncessioner” skulle kräva delad koncession är en uppenbar motsägelse. Likaså är uttrycket ”flygning för annat bolags räkning med SAS flygplan och SAS piloter” oförenligt med arbetsgivarparternas inställning att det i avtalets fall av wet lease skulle krävas delad koncession och normalt även delad risk.

Pilotföreningarna delar inte arbetsgivarparternas inställning att en joint operation kräver med annat bolag delad koncession och på något sätt normalt delad ekonomiskt risk.

I AD 1988 nr 102 prövades om en wet lease ut föll under tredje punkten i avsnittet II § 1. Arbetsgivarparternas inställning var att det visserligen var fråga om en wet lease mellan SAS och Nigerian Airways men att den inte omfattades av den tredje punkten eftersom piloterna, som följde med uthyrningen, inte var anställda av SAS. Arbetsdomstolen instämde i arbetsgivarparternas uppfattning. I målet, där U.C. hördes, anförde arbetsgivarparterna inget om att det skulle föreligga ett krav på delad koncession för att avtalet skulle vara tillämpligt. Någon delad koncession fanns i det fallet inte heller mellan de inblandade flygbolagen. Vid en muntlig förberedelse i målet den 17 februari 1988 var C.E.S. och J.T. närvarande från arbetsgivarparternas sida. C.E.S. framförde då att avtalet hade givits en vilseledande redaktionell utformning på så sätt att wet lease egentligen inte är en form av joint operation, vilket avtalet kunde synas ge vid handen. I vart fall vid denna tidpunkt stod det således helt klart för arbetsgivarparterna att avsnitt II § 1 i avtalet behandlade tre olika företeelser. Arbetsgivarparterna hade inte heller i svaromålet i det målet nämnt något om att en förutsättning för bestämmelsens tillämplighet skulle vara delad koncession.

AD 1989 nr 45 gällde inte uthyrning utan inhyrning. Den centrala tvistefrågan var om Swedairs beflygning av SAS linje föll under avsnitt I eller II i avtalet. Arbetsgivarparternas inställning när det gällde gränsdragningen var att inhyrningen inte föll under avsnitt II eftersom det inte var en joint operation enligt Chicagokonventionen. Enligt arbetsgivarparterna krävdes delad

koncession på den aktuella linjen, vilket som regel även innebär en delad ekonomisk och kommersiell risk. Pilotföreningarna hävdade att det inte förelåg något krav på delad koncession för att avsnitt II skulle vara tillämpligt. Arbetsdomstolen höll dock med arbetsgivarparterna. Eftersom fallet avsåg inhyrning är all argumentation i det målet inriktad på gränsdragningen mellan avsnitt I och II i avtalet. Det var dessutom endast första punkten i § 1 under avsnitt II som berördes.

De s.k. Premiarmålen rörde frågan om SAS uthyrning av flygplan till Premiair stred mot inhyrningsavtalet. Vid en muntlig förberedelse den 6 december 1994 berördes vad arbetsgivarparterna hade uttalat under huvudförhandlingen i den nyss nämnda tvisten som avgjordes genom domen AD 1989 nr 45. Enligt pilotföreningarnas ombud, advokaten S.Å.Z., hade U.C. under huvudförhandlingen vidgått att det inte är någon koppling mellan Chicagokonventionens begrepp joint operation och bestämmelsen i tredje punkten i avsnitt II § 1 i inhyrningsavtalet. Enligt U.C. skulle dessa bestämmelser inte förstås på något annat sätt än som direkt framgår av paragrafens ordalydelse, vilket skulle betyda att wet lease så som den beskrivs i avtalet är en joint operation i avtalets mening.

Parternas tillämpning av inhyrningsavtalet

U.C. var närvarande vid en lokal förhandling den 10 december 1987 mellan SAS och pilotföreningarna angående brott mot avsnitt II i inhyrningsavtalet. SAS hade med kort varsel på förfrågan opererat en linje åt Thai Air den 16 september 1987. Pilotföreningarna gjorde gällande att detta var ett brott mot inhyrningsavtalet. SAS förklarade att liknande uthyrningar med kort varsel, s.k. ad hoc uthyrningar, vid tekniskt-operativa störningar förekommer relativt frekvent på samma sätt som SAS hyr in med kort varsel i motsvarande situationer samt att dessa tillfälliga in/uthyrningar sker enligt en prislista som överenskommits mellan bolagen. SAS hade för sin del inte haft någon tanke på att detta kunde stå i strid med joint operation/wet lease. Med wet lease i avtalets mening avsåg SAS en uthyrning enligt särskilt kontrakt avseende en angiven lease-period. Det var i tvisten bara fråga om en enstaka flygning och någon delad koncession förelåg inte. Med anledning av förhandlingen skrev U.C. den 18 januari 1988 ett brev till pilotföreningarna där det bl.a. framgår att SAS förutsatte att uthyrning, som avser en kontraktsbunden period och bestämda flygningar, behandlas enligt inhyrningsavtalet såsom wet lease, dvs. att de skall föregås av överenskommelse mellan parterna. SAS föreslog att ad hoc uthyrning skulle få fortsätta som tidigare men att SAS skulle lämna månatliga redovisningar till pilotföreningarna på samma sätt som vid ad hoc inhyrningar. Någon sådan överenskommelse träffades dock aldrig.

Två tvister angående tillämpningen av den tredje punkten i avsnitt II § 1 i inhyrningsavtalet avgjordes genom domar i skiljenämnd den 10 februari 1992. De avsåg emellertid inhyrning och inte uthyrning.

Den normala hanteringen av de fåtal uthyrningar som har förekommit framgår av följande. Den 24 september 1992 träffades en överenskommelse mellan SAS och pilotföreningarna avseende en joint operation mellan SAS

och Scanair. Flygningarna gjordes med SAS flygplan, SAS kabinpersonal och på SAS operativa ansvar. Pilotföreningarna gick med på uthyrningen sedan SAS uppfyllt vissa villkor från pilotföreningarnas sida. Den 29 september 1992 träffades på motsvarande sätt en överenskommelse om joint operation innebärande att SAS skulle flyga på Austrian Airlines linjer och tvärtom. Överenskommelserna är skrivna på SAS brevpapper.

Även den 7 april 1993 träffades en överenskommelse om joint operation som, under vissa villkor, innebar att SAS skulle beflyga Scanairs produktion. Samma dag träffades ytterligare en överenskommelse om joint operation mellan SAS och Austrian Airlines, vilken innefattade SAS produktion för Austrian Airlines, dvs. uthyrning till det senare bolaget på vissa flygningar. Avtalen förlängdes sedermera. Det har inte förekommit uthyrningar utan att SAS har velat träffa överenskommelser med pilotföreningarna.

Den 14 oktober 1994 förhandlade SAS och pilotföreningarna om uthyrning av flygplan och piloter till Premiair. När pilotföreningarna inte gick med på uthyrningen drev SAS inte frågan vidare utan avstod från uthyrningen.

Den s.k. Premiartvisten hade två faser. Den inledande fasen var att SAS ville hyra ut två flygplanstyper till Premiair genom wet lease ut. Vid lokal förhandling den 18 november 1993 informerade SAS pilotföreningarna om sina planer och föreslog en överenskommelse om ett wet lease-avtal. Pilotföreningarna ville dock inte gå med på detta. SAS hade också skrivit ett förslag med en sådan överenskommelse. SAS bestämde sig, troligen av ekonomiska skäl, för att trots pilotföreningarnas inställning fullfölja sina planer. Lokal tvisteförhandling hölls den 14 januari 1994. Pilotföreningarna gjorde gällande att SAS brutit mot kollektivavtalet genom att beordra SAS piloter att utföra tjänst åt Premiair utan föregående överenskommelse enligt kollektivavtalet joint operations/wet lease. SAS erkände brott mot kollektivavtalet men ville inte upphöra med verksamheten utan frågade i stället vilket skadestånd som pilotföreningarna ville ha. Sedan pilotföreningarna yrkat ett skadestånd om 100 000 kr per genomförd flygning slutade förhandlingen i oenighet. Vid den centrala förhandlingen den 17 mars 1994 nämnde arbetsgivarparterna inget om att delad koncession skulle krävas för avtalets tillämplighet. Den 4 maj samma år påkallade SAS skiljenämndsprövning i tvisten. SAS ansåg uppenbarligen vid detta tillfälle att uthyrningen föll under avsnitt II i inhyrningsavtalet. Nästa steg blev att tvisten fördes vidare till Arbetsdomstolen. Det var först under hösten 1994 som arbetsgivarparterna för första gången hävdade att kravet för en tillämpning av avsnitt II i inhyrningsavtalet är att delad koncession föreligger. Fram till dess hade avtalet – enligt pilotföreningarnas mening – entydigt tillämpats på så sätt att det inte var fråga om krav på delad koncession.

Den 29 september 2003 skickade E.H-S. i anledning av tvisten i detta mål ett e-postmeddelande till pilotföreningarna och ville ha dessas godkännande av uthyrningen till Air Greenland. I meddelandet har som ämne angetts ”Air Greenland wet lease”.

Grunder

Genom att hyra ut flygplan med besättning, s.k. wet lease, utan att dessförinnan ha träffat en överenskommelse med pilotföreningarna eller erhållit godkännande av skiljenämnd har SAS brutit mot en särskild överenskommelse, inhyrningsavtalet, i kollektivavtalet. Pilotföreningarna har därför rätt till skadestånd för brott mot kollektivavtalet.

För det fall SAS inte skulle anses ha brutit mot kollektivavtalet har SAS i vart fall brutit mot 11 § medbestämmandelagen genom att inte påkalla förhandling med pilotföreningarna. Uthyrningen har inneburit en viktigare förändring av SAS verksamhet. I allt fall har den inneburit en viktigare förändring av piloternas arbets- och anställningsförhållanden. Pilotföreningarna har rätt till skadestånd för brott mot medbestämmandelagen.

Arbetsgivarparterna

Vid nio tillfällen hyrde SAS ut ett flygplan med piloter, s.k. wet lease, till Air Greenland. Flygplanet flög sträckan Köpenhamn–Grönland–Köpenhamn. Uthyrningen skedde till fast pris oberoende av antalet passagerare. Det var Air Greenland som stod den kommersiella och ekonomiska risken för flygningarna. Flygningarna genomfördes på Air Greenlands prefix, dvs. den bokstavskombination som står före flygningens nummer. På sträckan Köpenhamn–Grönland–Köpenhamn finns ingen koncession. Det var fråga om en enkel uthyrning för att flyga ett annat bolags linje vid ett fåtal tillfällen. Orsaken till uthyrningen var att Air Greenlands flygplan genomgick en teknisk kontroll. Inhyrning eller uthyrning av flygplan är en mycket liten, knappt mätbar, del av SAS produktion.

Branschen är mycket kapitalkrävande. Ett flygplan kostar från några hundra miljoner kr upp till en miljard kr. Även korta avbrott i flygtrafiken orsakar enorma kostnader. Det är viktigt att planen används så mycket som möjligt. För SAS är det således av stor betydelse att ha ett väl fungerande samarbete med pilotföreningarna. Pilotföreningarna har därför ett betydligt större medinflytande än vad som förekommer i andra branscher.

Inhyrningsavtalet

Uthyrningen omfattas över huvud taget inte av inhyrningsavtalet. Den i målet aktuella bestämmelsen finns i tredje punkten i avsnitt II § 1. Det är närmare bestämt det andra ledet i punkten som tvisten rör, dvs. ”flygning för annat bolags räkning med SAS flygplan och SAS piloter”.

Rubriken ”Joint Operations” och att det därunder står ”Med Joint Operations avses:” i avsnitt II § 1 har en avgörande betydelse vid tolkningen av avtalet och dess definitioner. Begreppet joint operations står överst i avsnitt II och styr samtliga tre onummerade punkter därunder. Punkterna 1–3 i § 1 är endast exempel på begreppet joint operations. För att bestämmelserna i avsnitt II skall vara tillämpliga krävs enligt arbetsgivarparternas mening att det verkligen är fråga om en joint operation i den enligt Chicagokonventionen

vedertagna betydelsen. Wet lease är ett vedertaget begrepp på in- och uthyrning av flygplan med piloter. Huruvida kabinpersonal skall ingå är dock en omstridd fråga.

Chicagokonventionen från år 1944, som ratificerades av Sverige år 1946, innehåller regler om den civila kommersiella lufttrafiken. I konventionen finns även bestämmelser om joint operations. Med en joint operation avses ett samarbete mellan två flygbolag, som båda har koncession, dvs. tillstånd av berörd nation att beflyga den aktuella linjen. Eftersom Sverige aldrig har haft delade koncessioner för trafik inom landet har det aldrig varit aktuellt att tillämpa bestämmelserna om joint operations inom landet. För ett svenskt flygbolag kan joint operations därför endast förekomma i internationell trafik.

Flygtrafiken såg annorlunda ut år 1983. Det förekom då ett allmänt krav på koncession. Dessutom var konkurrenssituationen en helt annan än i dag. Det fanns starka nationella flygbolag som var ensamma på sin hemmamarknad. Numera är flygmarknaden i stort sett avreglerad i hela världen. År 1993 togs koncessioner bort mellan EU-länderna och år 1997 försvann koncessionskravet även för trafik mellan destinationer i EU-länderna och övriga länder i Europa. I dag förekommer koncessioner endast i begränsad utsträckning i Asien.

Avsnitt I i avtalet reglerar inget annat än att SAS hyr in ett annat bolags flygplan för att beflyga en av SAS bedriven linje. Avsnitt III avser endast situationer där flygplan flyger med blandad besättning, dvs. fall där skilda medlemmar i besättningen har olika arbetsgivare. På motsvarande sätt borde följaktligen avsnitt II ta sikte enbart på joint operations. SAS har hela tiden haft inställningen att det för att avtalet i den delen över huvud taget skall vara tillämpligt krävs att det är fråga om just en joint operation så som begreppet definierats i Chicagokonventionen. Begreppet förutsätter att det föreligger delad koncession och oftast ett ekonomiskt samarbete med delad risk. Enbart den omständigheten att det är en wet lease medför alltså inte att det också är en joint operation. En wet lease kan äga rum inom ramen för en joint operation. Det kan gå till så att det ena flygbolaget hyr ut plan och besättning, wet lease, till det andra flygbolaget inom ramen för samarbetet. Sedan kan det mellan bolagen finnas t.ex. ett avräkningssystem.

Arbetsdomstolen har som pilotföreningarna anfört prövat inhyrningsavtalet i två mål. Bägge rör avsnittet om joint operations. Inget av målen behandlar dock en situation som exakt motsvarar den nu aktuella.

Avgörandet AD 1988 nr 102 behandlade tredje punkten i avsnitt II § 1 i avtalet, flygning för annat bolags räkning. Arbetsgivarparterna argumenterade i målet för att avsnitt II i avtalet inte var tillämpligt eftersom flygningen inte skedde med SAS-piloter och det därför över huvud taget inte var fråga om en wet lease i avtalets mening. Arbetsgivarparterna hade också framgång med sin inställning. Ingen av parterna framförde i det målet några detaljer angående inhyrningsavtalets tillkomst. Parterna förde inte heller någon diskussion om hur begreppet joint operations skulle definieras. Av intresse är

däremot det förhållandet att de som från vardera avtalspartens sida hade skött förhandlingarna om inhyrningsavtalet hördes i målet. Av redogörelsen i domen för deras uppgifter framgår att båda tycks ha uppfattningen att en joint operation-situation är en förutsättning för avtalets tillämpning i den omtvistade delen samt att ingen av dem nämnde att det skulle vara tillräckligt att det förelåg en wet lease. I arbetsgivarparternas svaromål i det målet anförde C.E.S. att ingen av parterna hade haft för avsikt att avtalet skulle reglera den då aktuella situationen.

I AD 1989 nr 45 redogörs för den utredning som i det målet förebringades om inhyrningsavtalets tillkomst. I domen görs därefter en analys av avtalet och särskilt av avsnitt II. De båda avtalsförhandlingarna, C.L. och U.C., hördes även i det målet. Arbetsdomstolen fann att utredningen visade att det inte hade förekommit någon diskussion om innebörden av termen joint operations före avtalet. Att begreppet hade förts in i avtalet av pilotföreningarna medförde enligt domstolen att om begreppet, som var en fackterm som användes inom avtalsområdet, skulle ges en annan och vidare mening i inhyrningsavtalet än den vedertagna, dvs. än enligt Chicagokonventionen, så hade det ålegat pilotföreningarna att göra detta klart för SAS. Enligt Arbetsdomstolen fick pilotföreningarna stå risken för eventuella oklarheter. Samma sak bör gälla i det nu aktuella målet. Även om pilotföreningarna åsyftade att avtalet skulle omfatta alla former av wet lease så klargjordes inte detta för SAS. Otydligheten skall därmed gå ut över pilotföreningarna.

Parternas tillämpning av inhyrningsavtalet

Åren 1992–1994 utförde SAS flygproduktion åt Austrian Airlines och Scanair i form av wet lease. Avtalen träffades för ca sex månader i taget. Det vitsordas att SAS i dessa fall valde att träffa överenskommelser med pilotföreningarna om joint operations, trots att det egentligen inte var fråga om sådana utan endast om wet lease. Det var viktigt att få igång produktionen för att kunna använda flygplanen så mycket som möjligt. En snabb uppgörelse med pilotföreningarna var därför värdefull. SAS såg det som en effektiv hantering av kollektivavtalet.

I detta sammanhang skall anmärkas att överenskommelserna föregicks av två skiljenämndsavgöranden i enlighet med de särskilda reglerna härom i avsnitt II i inhyrningsavtalet. Tvisterna avsåg inhyrning av flygplan och besättning från Austrian Airlines och Scanair. När pilotföreningarna inte ville godkänna de föreslagna inhyrningarna valde SAS att tillämpa inhyrningsavtalets regler om skiljenämndsförfarande vid joint operations, trots att det var fråga bara om wet lease och inte samtidigt joint operations. Anledningen till detta förfarande var att snabbt få igång verksamheten när oenighet om frågan hade uppkommit.

Skiljenämnden, där SAS företrädde av J.T., meddelade den 10 februari 1992 två domar. I den ena tvisten ifrågasatte SAS om produktionssamarbetet med Scanair genom en wet lease av Scanairs flygmaterial och besättning, där flygningarna skulle ske på SAS koncession och designator, verkligen var en joint operation men överlämnade frågan till skiljenämndens bedömning. SAS

förklarade att det skulle foga sig i nämndens beslut men förbehöll sig rätten att driva eventuella framtida ärenden på annat sätt.

Pilotföreningarna hade tillgång till domarna från skiljenämnden när överenskommelserna ovan angående Austrian Airlines och Scanair träffades. De visste alltså vid dessa tidpunkter att SAS ifrågasatte om det var fråga om joint operations.

Premiarmålen rörde ett stort antal flygningar som SAS utförde för charterbolaget Premiars räkning under åren 1992–1993. Det var också i dessa fall fråga om enkla wet lease. Även här gjorde pilotföreningarna gällande att det var fråga om joint operations enligt avsnitt II i inhyrningsavtalet. SAS försökte inledningsvis att träffa en överenskommelse med pilotföreningarna. När detta inte lyckades hänsköt SAS tvisten till skiljenämnd, som emellertid inte ansåg sig behörig att pröva tvisten eftersom produktionen redan hade utförts. Vid den lokala förhandlingen erkände SAS kollektivavtalsbrott. Orsaken var att SAS därigenom trodde att tvisten skulle kunna förlikas. Eftersom pilotföreningarna begärde ett så högt skadeståndsbelopp slutade förhandlingen dock i oenighet. I den tvist som sedan följde i Arbetsdomstolen yrkade pilotföreningarna att SAS skulle betala skadestånd med sammanlagt 43,5 miljoner kr. Av protokollet från en muntlig förberedelse den 6 december 1994 framgår att SAS inställning i första hand var att det inte var fråga om joint operations i Chicagokonventionens mening utan sådan wet lease som faller utanför inhyrningsavtalet.

Av ett protokoll från en lokal förhandling den 10 december 1987 framgår att SAS, som representerades av U.C., aldrig haft en tanke på att tillfälliga uthyrningar med kort varsel skulle strida mot reglerna om joint operations i inhyrningsavtalet. Referaten av U.C:s utsagor i Arbetsdomstolens domar visar också tydligt att U.C. ansåg att en joint operation i vedertagen mening var en förutsättning för att avsnitt II i inhyrningsavtalet skulle vara tillämpligt.

Den första kontakten mellan SAS och pilotföreningarna angående den i detta mål omtvistade uthyrningen till Air Greenland var ett e-postmeddelande från E.H-S. den 29 september 2003. I meddelandet nämns inte inhyrningsavtalet eller begreppet joint operation. Meddelandet ger inte uttryck för att SAS har uppfattningen att varje wet lease kräver en överenskommelse med pilotföreningarna. E.H-S. funderade inte på hur inhyrningsavtalet skulle tolkas i detta avseende när hon skrev meddelandet. Det var dessutom fråga om en mycket sällan förekommande situation.

Av protokoll från den lokala förhandlingen i tvisten den 23 oktober 2003 framgår att SAS hade inställningen att inhyrningsavtalet inte var tillämpligt. Beträffande begreppet joint operations hänvisade SAS till avgörandet AD 1989 nr 45.

Enligt arbetsgivarparternas mening visar tillämpningen av inhyrningsavtalet att pilotföreningarna, alltsedan den tvist som resulterade i avgörandet AD 1989 nr 45, varit medvetna om att SAS har uppfattningen att det krävs en

joint operation i Chicagokonventionens mening för att avsnitt II i avtalet skall vara tillämpligt.

Den 1 februari 2005 träffade SAS och pilotföreningarna en överenskommelse om utlandsstationering. Det var fråga om en längre tids wet lease med Spainair som hade startat inrikesflyg i Spanien. Piloterna är stationerade i Spanien under perioder av olika längd. I överenskommelsen står att "SAS har beslutat . . .", vilket visar att SAS redan hade tagit beslutet före överenskommelsen med pilotföreningarna. Överenskommelsen har inget att göra med inhyrningsavtalet.

11 § medbestämmandelagen

SAS är norra Europas största flygbolag. År 2003 hade SAS 34 500 anställda, 57 miljoner kr i omsättning, 500 000 avgångar och 20 miljoner passagerare. SAS flög till 130 destinationer över hela världen. Flygningarna Grönland–Köpenhamn–Grönland sker inom Norden och inom ett område som traditionellt sett har beflugits av SAS. Linjen beflögs också tidigare av SAS fram till i början av 2000-talet. Det är inte fråga om en långlinje utan danskt inrikesflyg. Nio flygningar för Air Greenland kan i detta sammanhang inte utgöra en viktigare förändring av SAS verksamhet.

Det har inte gjorts gällande att piloterna behövt justera sina arbets- eller vilotider. De kunde också utföra de aktuella flygningarna inom gängse arbetstidsmått.

Slingkommittéer är till för att få den dagliga flygverksamheten att fungera. Slingförhandlingar äger rum två gånger per år, innan varje trafikprogram träder i kraft, och ger piloterna stort medinflytande.

Mindre justeringar av trafikprogrammet sker kontinuerligt, t.ex. extraflygningar, ändrade frekvenser, tidtabelljusteringar m.m. Det är naturliga inslag i verksamheten och sker inte genom slingförhandlingar. Det finns utrymme för slingförhandlingar vid större förändringar, men det har aldrig utnyttjats. I förevarande fall var förändringen för liten för att omfattas av slingkommitténs arbete.

Grunder

Uthyrningen till Air Greenland av flygplan med besättning under perioden den 15 september–9 oktober 2003 var inte en joint operation i den vedertagna betydelse som begreppet har enligt Chicagokonventionen. Det har inte varit fråga om samarbete mellan två flygbolag avseende en linje med delad koncession och inte heller om något delat ansvar avseende ekonomisk och kommersiell risk. Uthyrningen omfattas därför inte av avsnitt II i inhyrningsavtalet och SAS har följaktligen inte brutit mot detta avtal.

Uthyrningen var inte heller någon viktigare förändring av SAS verksamhet eller piloternas arbets- eller anställningsförhållanden. SAS har därför inte

haft någon skyldighet att förhandla med pilotföreningarna. Något brott mot 11 § medbestämmandelagen föreligger alltså inte.

Domskäl

Twisten

Hösten 2003 hyrde SAS, under en knapp månads tid, ut ett flygplan med besättning, s.k. wet lease, till Air Greenland. Flygplanet och dess besättning genomförde åtta–nio flygningar på linjen Köpenhamn–Grönland–Köpenhamn.

SAS är gentemot pilotföreningarna bundet av kollektivavtal i form av bl.a. en särskild överenskommelse från år 1983 som benämns ”Inhyrning av externa flygbolag - joint operations - crew interchanges”, det s.k. inhyrningsavtalet. Avtalet är uppdelat i tre avsnitt. Avsnitt I har rubriken ”Inhyrning av externa flygbolag” och ställer – som huvudregel – krav på förhandling enligt medbestämmandelagen före inhyrning av externa flygbolag. Enligt bestämmelserna i avsnitt II, som har rubriken ”Joint operations”, skall joint operations föregås av överenskommelse med pilotföreningarna. I avsnittet finns i § 1 en lista med tre punkter om vad som avses med joint operations. I den sista punkten används begreppet wet lease. Om en överenskommelse inte kan träffas finns i § 2 i avsnittet bestämmelser som ger endera parten möjlighet att begära att frågan löses genom ett skiljenämndsförfarande. Avsnitt III har rubriken ”Crew interchanges”. Även för att genomföra ”crew interchange” krävs enligt avtalet överenskommelse med berörda pilotföreningar.

Twisten i målet gäller i första hand om uthyrningen till Air Greenland omfattas av bestämmelserna i avsnitt II i avtalet. Pilotföreningarna har gjort gällande att uthyrningen omfattas av avsnitt II eftersom det är fråga om en wet lease, dvs. uthyrning av SAS flygplan och SAS piloter. Genom att inte träffa en överenskommelse med pilotföreningarna före uthyrningen har SAS enligt dem brutit mot avtalet. Arbetsgivarparternas inställning är att även om det är fråga om en wet lease är avsnitt II inte tillämpligt eftersom det inte också är fråga om en joint operation i den enligt Chicagokonventionen vedertagna betydelsen. Pilotföreningarnas inställning är att begreppet joint operations är definierat i avtalet och att det av definitionen framgår att en wet lease är en joint operation i avtalets mening.

Pilotföreningarna har i andra hand gjort gällande att SAS brutit mot den primära förhandlingsskyldigheten i 11 § medbestämmandelagen genom att inte påkalla förhandling med pilotföreningarna före uthyrningen. Uthyrningen har enligt pilotföreningarna utgjort en viktigare förändring av SAS verksamhet eller i varje fall av de berörda piloternas arbets- och anställningsförhållanden. Arbetsgivarparternas inställning är att uthyrningen varit av alltför liten omfattning för att i något avseende utgöra en viktigare förändring.

Utredningen

Arbetsdomstolen har hållit huvudförhandling i målet. Vid denna har på begäran av pilotföreningarna hållits vittnesförhör med tidigare ordföranden i SAS kaptenssektion inom den svenska pilotföreningen L.J. och nuvarande ordföranden L-G.B. På arbetsgivarparternas begäran har vittnesförhör hållits med tidigare förhandlingschefen vid SAS J.T., biträdande förhandlingschefen vid Almega och tidigare direktören vid nuvarande Flygarbetsgivarna C.E.S., tidigare förhandlaren vid nuvarande Flygarbetsgivarna T.B., förhandlingschefen vid SAS T.C. och tidigare förhandlingschefen vid SAS E.H-S. Parterna har även åberopat skriftlig bevisning.

Har SAS brutit mot inhyrningsavtalet?

Arbetsdomstolen har i två tidigare domar haft att pröva innebörden i bestämmelserna i inhyrningsavtalet i samband med att SAS hyrt ut respektive hyrt in flygplan med piloter. I det första fallet (AD 1988 nr 102) rörde tvisten, liksom i detta mål, i första hand visserligen bestämmelsen i sista punkten i § 1 i avsnitt II i avtalet. Med utgångspunkt i den talan som parterna förde i det målet kom den egentliga tvistefrågan emellertid att gälla om de medföljande piloterna var anställda hos SAS eller ett annat flygbolag och därmed om avtalet över huvud taget var tillämpligt på den ifrågavarande uthyrningen. Enligt Arbetsdomstolens mening kan det inte från det avgörandet dras några slutsatser för bedömningen av den nu aktuella tvisten.

I det andra fallet (AD 1989 nr 45) prövade Arbetsdomstolen frågan om en inhyrning av flygplan med besättning föll in under bestämmelserna i avsnitt I eller avsnitt II i inhyrningsavtalet. Domstolen uttalade sig i den tvisten om innebörden i begreppet joint operations i avtalet. Arbetsdomstolen finner därför skäl att här närmare redogöra för detta avgörande.

Omständigheterna i fallet var följande. SAS hade träffat avtal med ett annat flygbolag om att detta bolag skulle beflyga linjen Luleå–Kiruna. SAS hade koncession på den linjen och flygningarna skulle ske på SAS avgångstider och på SAS s.k. designator, SK-nummer. De svenska och norska pilotföreningarna väckte talan mot SAS och den arbetsgivarorganisation som SAS då tillhörde och gjorde gällande att bolaget brutit mot inhyrningsavtalet genom att inte ha träffat någon överenskommelse med pilotföreningarna om anlitan- det av det andra flygbolaget. Enligt pilotföreningarna omfattades avtalet mellan SAS och det andra bolaget av bestämmelserna om joint operations i avsnitt II i inhyrningsavtalet och skulle alltså enligt kollektivavtalet ha föregåtts av en överenskommelse med pilotföreningarna. Pilotföreningarna hänvisade till stöd för sin ståndpunkt till att joint operations i avtalet definieras bl.a. som ”annat bolags beflygning av SAS linjer med SK-nummer”. Arbetsgivarparterna bestred att SAS hade brutit mot kollektivavtalet och anförde bl.a. följande. Avsnitt II avser joint operations i den inom branschen vedertagna meningen som begreppet har enligt Chicagokonventionen, dvs. det krävs en sådan samverkan där både SAS och det andra flygbolaget har koncession på den aktuella linjen. Den definition av begreppet joint opera-

tions som finns i § 1 i avsnitt II i inhyrningsavtalet är endast en exemplifiering av situationer när joint operations kan förekomma.

Arbetsdomstolen fann av utredningen i målet visat att begreppet joint operations har en inom den internationella flygtrafiken vedertagen betydelse av innebörd att joint operations förutsätter att de samverkande flygbolagen har delad koncession på den aktuella flyglinjen.

Beträffande tillkomsten av inhyrningsavtalet bestod utredningen i målet enligt domen av olika textförslag som hade utväxlats mellan parterna samt förhör med bl.a. C.L., tidigare ordförande i den svenska pilotföreningen, och U.C., dåvarande personalchef hos SAS. Dessa båda hade tillsammans med andra undertecknat inhyrningsavtalet. Arbetsdomstolen ansåg att det var mycket som tydde på att arbetsgivarsidan hade fog för sitt påstående att båda sidor hade utgått från den kända betydelsen av begreppet joint operations när avtalet ingicks. Arbetsdomstolen fann emellertid att det ändå kunde finnas en viss osäkerhet beträffande den gemensamma partsavsikten avseende begreppet joint operations och utgick därför vid sin fortsatta prövning från att parterna haft olika mening om innebörden av begreppet när avtalet träffades.

Domstolen analyserade därefter avtalets ordalydelse, struktur och tillkomsthistoria. Pilotföreningarnas ståndpunkt var att den av dem hävdade innebörden av begreppet framgick av den definition som man gett begreppet i avtalet. Arbetsdomstolen kunde, på i domen närmare angivna skäl, inte dela denna uppfattning.

Arbetsdomstolen gjorde härefter följande sammanfattande uttalande.

Pilotföreningarna har således inte, varken inledningsvis eller i ett senare skede av förhandlingarna när det fanns uppenbara skäl därtill, bemödat sig om att klargöra för SAS att de i den engelska facktermen joint operations – vilken förts in i kollektivavtalet av pilotföreningarna – lagt en annan och avsevärt vidare betydelse än den inom avtalsområdet vedertagna. Pilotföreningarna måste därför stå risken för den oklarhet som har uppstått och arbetsgivarparternas tolkning av den särskilda överenskommelsen skall ges företräde.

Från pilotföreningarnas sida har hävdats att 1989 års dom inte har någon avgörande betydelse för bedömningen i den nu aktuella tvisten eftersom domen dels rörde en helt annan situation, nämligen inhyrning av flygplan, dels inriktades på gränsdragningen mellan avsnitten I och II i avtalet och behandlade bestämmelserna i avsnitt II enbart med utgångspunkt i den första punkten av de tre punkter som räknas upp i § 1.

Parterna är i målet ense om att begreppet joint operations i Chicagokonventionens mening innebär krav på delad koncession och vanligen även delat ekonomiskt ansvarstagande. De är likaså överens om att begreppet wet lease avser in- eller uthyrning av flygplan med – i vart fall – piloter.

Arbetsdomstolen gör följande bedömning.

Det kan konstateras att parterna har argumenterat efter i huvudsak samma linjer som i tvisten i 1989 års dom. Sålunda har pilotföreningarna hävdad att det i inhyrningsavtalets text har definierats vad som är joint operations i avtalets mening och vidare framhållit att det sista ledet i den nu aktuella punkten i § 1 i avsnitt II står på egna ben och skall läsas för sig i enlighet med ordalydelsen. Arbetsgivarparterna har på sin sida, liksom i det tidigare målet, hävdad att en förutsättning för att bestämmelserna i avsnitt II skall tillämpas är att det är fråga om en joint operation enligt dess vedertagna betydelse. Pilotföreningarna har i sin tur vidare pekat på att innehållet i den nu omtvistade punkten i avtalet synes oförenlig med arbetsgivarparternas tolkning som förutsätter delad koncession och i regel även delad ekonomisk och kommersiell risk.

Som framgår av redogörelsen ovan för 1989 års avgörande försökte Arbetsdomstolen där utröna om det vid inhyrningsavtalets tillkomst hade funnits någon gemensam partsavsikt om hur begreppet joint operations skulle tolkas. Den tvisten låg i förhållande till avtalets tillkomst betydligt närmare i tiden än vad den nu aktuella tvisten gör och de personer som förhandlade fram avtalet kunde också höras personligen inför domstolen. Trots detta konstaterade domstolen att det inte gick att med säkerhet fastställa någon gemensam partsavsikt angående innehållet i begreppet joint operations. Den bevisning som i detta mål åberopats för att belysa en eventuell gemensam partsavsikt inskränker sig i huvudsak till en anteckning i ett protokoll från en muntlig förberedelse år 1994 i de s.k. Premiairmålen. Enligt anteckningen uppgav pilotföreningarnas dåvarande ombud att U.C. vid huvudförhandlingen år 1989 skulle ha sagt att det beträffande bestämmelserna i andra och tredje punkten i § 1 i avsnitt II, dvs. beträffande bl.a. den nu omtvistade bestämmelsen om wet lease, inte skulle föreligga någon koppling mellan Chicagokonventionens begrepp joint operation och dessa bestämmelser.

Enligt Arbetsdomstolens mening finns inget i den nu förebringade utredningen som föranleder en annan bedömning beträffande den gemensamma partsavsikten i fråga om begreppet joint operations i avtalet än den som domstolen gjorde i den tidigare domen. I detta ligger att domstolen inte heller finner stöd för att avtalsparterna gemensamt har åsyftat att åtminstone den nu omtvistade bestämmelsen om wet lease skulle ha en från begreppet joint operations fristående ställning.

Pilotföreningarna grundar sin talan i detta mål, liksom i tvisten i 1989 års avgörande, på framför allt bestämmelsens ordalydelse. Arbetsdomstolen gjorde i det tidigare avgörandet en noggrann analys av avtalets ordalydelse och struktur. Vad domstolen då hade att pröva var visserligen den första av de tre särskilda punkterna i § 1 i avsnitt II och inte som i detta fall den tredje punkten. Bägge punkterna finns emellertid under den gemensamma rubriken ”Joint operations” och står uppräknade efter orden ”Med Joint operations avses.” Det går således inte att av avtalets systematik eller ordalydelsen i övrigt sluta sig till att det skulle föreligga någon skillnad i hur de olika situationer som anges i de tre punkterna förhåller sig till begreppet joint operations. Enligt Arbetsdomstolens mening finns det därför inte heller utifrån

avtalets ordalydelse skäl att göra någon annan bedömning i denna tvist än domstolens bedömning i den tidigare tvisten, nämligen att avtalet i avsnittet II tar sikte bara på sådana situationer som innefattar en joint operation i vedertagen mening, dvs. en sådan samverkan som förutsätter att de samverkande flygbolagen har delad koncession. Det förhållandet att den nu omtvistade delen av bestämmelsen med den utgångspunkten måhända ter sig motsägelsefull utgör enligt domstolens mening inte tillräcklig anledning att göra en annan bedömning. Det kan här anmärkas att arbetsgivarparterna för sin del inte delar uppfattningen att bestämmelsen blir motsägelsefull med deras tolkning och att de har hävdade att företeelsen wet lease mycket väl kan förekomma inom ramen för en joint operation. Pilotföreningarna har även gjort gällande att arbetsgivarparternas tolkning leder till ett ologiskt resultat eftersom en sådan situation som nu är aktuell, en s.k. wet lease ut, med den tolkningen faller utanför hela inhyrningsavtalet i alla de fall där delad koncession inte föreligger. Enligt domstolens mening utgör inte heller detta förhållande något skäl att här göra en annan tolkning än den som domstolen tidigare gjort.

Någon ändring av innehållet i inhyrningsavtalet har ostridigt inte skett efter 1989 års dom. Som framgår av det anförda gör Arbetsdomstolen nu, liksom då, med utgångspunkt i avtalsinnehållet och med beaktande av att någon gemensam partsavsikt inte kunnat utrönas, den bedömningen att begreppet joint operations i avtalet har den vedertagna betydelsen enligt Chicagokonventionen och att det alltså krävs delad koncession för att bestämmelserna i avsnitt II i avtalet skall bli tillämpliga. Av utredningen i målet har framgått att koncessioner numera är sällsynt förekommande. Det medför att regler som är tänkta att användas i sådana avtalssituationer mellan flygbolag som förutsätter delade koncessioner i stort sett saknar tillämpningsområde. Detta förhållande utgör enligt Arbetsdomstolens mening inte i sig något skäl att se annorlunda på innehållet i det vedertagna begreppet joint operations som har sitt ursprung i en konvention. Frågan blir därmed om det finns andra omständigheter som inträffat i tiden efter 1989 års avgörande som gör att det ändå finns anledning att bedöma tillämpningsområdet för bestämmelserna om joint operations i det nu omtvistade hänseendet på ett annat sätt än enligt den tidigare bedömningen.

Pilotföreningarna har här hänvisat till att den tillämpning av bestämmelserna som har skett av SAS står i överensstämmelse med föreningarnas uppfattning att ett avtal om wet lease skall föregås av överenskommelse med dem.

I målet är utrett att SAS vid flera tillfällen utan särskilt påpekande har träffat överenskommelser med pilotföreningarna enligt inhyrningsavtalet trots att avtalet enligt den uppfattning som förts fram av arbetsgivarparterna egentligen inte varit tillämpligt i dessa fall. Arbetsgivarparterna har förklarat detta med att SAS, i den turbulenta situation som SAS vid tidpunkten för överenskommelserna befann sig i, av affärsmässiga skäl och för att hålla sig väl med pilotföreningarna ändå valde att träffa överenskommelser.

SAS har också vid ett tillfälle vid en lokal tvisteförhandling den 14 januari 1994 erkänt kollektivavtalsbrott i samband med uthyrning av flygplan med

piloter till Premiair utan föregående överenskommelse. Ingen av de två personer som representerade SAS vid förhandlingen har hörts i målet. Känt är emellertid att förhandlingen och den senare centrala förhandlingen slutade i oenighet och att tvisten slutligen fördes till Arbetsdomstolen. I Arbetsdomstolen framförde arbetsgivarparterna sedermera bl.a. motsvarande invändningar som i detta mål. Parterna kom sedan att förlikas.

Tidigare förhandlingschefen vid SAS, J.T., har uppgett följande. SAS kom att använda inhyrningsavtalets regler om joint operations på ett delvis oklart sätt. Skälet var att SAS så långt som möjligt försökte tillfredsställa pilotföreningarna. Om dessa ansåg att det var fråga om joint operations enligt inhyrningsavtalet så valde SAS ofta att träffa överenskommelser med pilotföreningarna trots att detta egentligen inte stämde med SAS uppfattning om avtalets tillämplighet. Det stod stora värden på spel och SAS var tvunget att få verksamheten att fungera.

J.T:s beskrivning av hur SAS normalt agerade och motiven härför har bekräftats av bl.a. T.B. och E.H-S. T.B. har tillagt att han, när han blev inblandad i den centrala förhandlingen i den ovan nämnda tvisten om uthyrning till Premiair, reagerade starkt på att SAS representanter vid den lokala förhandlingen erkände kollektivavtalsbrott men att han hade förståelse för att de haft uppdraget att till varje pris komma överens med pilotföreningarna och få planen att flyga.

Arbetsdomstolen anser att arbetsgivarparterna har lämnat en trovärdig förklaring till att SAS – trots sin inställning att det inte varit nödvändigt – ändå träffat överenskommelser med pilotföreningarna. Tilläggas kan att SAS i samband med ett skiljenämnds-förfarande år 1992 enligt § 2 i avsnitt II i inhyrningsavtalet, med hänvisning till AD 1989 nr 45, förde fram just den standpunkten att det i det fallet egentligen inte var fråga om joint operations eftersom det inte förelåg något delat ekonomiskt risktagande.

Enligt Arbetsdomstolens mening kan vad som sålunda har framkommit om parternas tillämpning av avtalet efter år 1989 – sett i belysning av att det då stod för klart för parterna att begreppet joint operations i inhyrningsavtalet hade den enligt Chicagokonventionen vedertagna betydelsen och att någon förändring av själva avtalstexten inte har ägt rum – inte ge stöd för att avtalet skall anses ha någon annan innebörd i det omtvistade hänseendet än den tidigare redovisade.

Med den nu gjorda bedömningen blir slutsatsen att SAS inte brutit mot inhyrningsavtalet och pilotföreningarnas talan kan alltså inte vinna bifall på den grunden.

Har SAS brutit mot 11 § medbestämmandelagen?

Enligt 11 § medbestämmandelagen skall arbetsgivare innan han beslutar om viktigare förändring av sin verksamhet på eget initiativ förhandla med arbetstagarorganisation i förhållande till vilken han är bunden av kollektivavtal. Detsamma gäller när arbetsgivare beslutar om viktigare förändring av

arbets- eller anställningsförhållandena för arbetstagare som tillhör organisationen.

Förhandlingsskyldigheten omfattar alla frågor i arbetsgivarens verksamhet som har den omfattningen och innebörden för arbetstagarna att man typiskt sett bör räkna med att en facklig organisation vill få tillfälle till förhandlingar. Som viktigare förändringar i verksamheten får anses vara sådana beslut som rör formerna för verksamheten i stort, t.ex. utvidgning eller inskränkning av driften och andra beslut, inklusive beslut i frågor som ligger inom arbetsledningsområdet, av mera långsiktig karaktär. Viktigare förändringar av en enskild arbetstages eller en grupp av arbetstages arbets- och anställningsförhållanden är bl.a. omplacering och andra ingrepp i den enskilde arbetstages förhållanden som inte är tillfälliga eller av mindre betydelse (se prop. 1975/76:105 bil. 1 s. 353 f.).

Enligt Arbetsdomstolens mening kan – redan med hänsyn till SAS totala verksamhet som för år 2003 har uppgetts omfatta 500 000 avgångar – de nu omtvistade åtta eller nio flygningarna som genomfördes under en period om knappt fyra veckor inte anses ha varit en sådan viktigare förändring av SAS verksamhet att förhandlingsskyldighet förelåg.

Någon utredning om att de aktuella flygningarna på något sätt påverkat piloternas arbete, t.ex. vad gäller arbets- eller vilotider, har inte förebringats. Arbetsgivarparternas påstående att piloterna kunde genomföra flygningarna inom gängse arbetstidsmätt har inte heller motsagts av pilotföreningarna. Beaktas måste även att det rört sig om en uthyrning av en mycket begränsad omfattning. Piloterna flög också med SAS flygplan och besättning. Sammantaget finner Arbetsdomstolen att uthyrningen inte heller medfört någon sådan viktigare förändring av arbetstagens arbets- och anställningsförhållanden att SAS därför haft skyldighet att påkalla förhandling.

Sammanfattningsvis innebär det anförda att pilotföreningarnas talan på den grunden att SAS gjort sig skyldigt till brott mot förhandlingsskyldigheten i 11 § medbestämmandelagen inte heller kan vinna bifall.

Sammanfattning och rättegångskostnader

Arbetsdomstolens ställningstaganden i det föregående innebär att pilotföreningarnas talan skall avslås. Pilotföreningarna skall därmed som tappande parter ersätta arbetsgivarparternas kostnader i målet. Arbetsgivarparterna har yrkat ersättning för ombudsarvode med 156 000 kr exklusive mervärdesskatt. Pilotföreningarna har överlämnat bedömningen av beloppet till Arbetsdomstolen men har påpekat det är avsevärt högre än pilotföreningarnas kostnader. Med hänsyn till målets art och omfattning finner Arbetsdomstolen att arbetsgivarparterna får anses tillgodosedda med skäliga 100 000 kr.

Domslut

1. Arbetsdomstolen avslår Dansk Pilotforenings, Norske SAS-Flygeres Forenings och Svensk Pilotförenings talan.

2. Dansk Pilotforening, Norske SAS-Flygeres Forening och Svensk Pilotforening skall med en tredjedel vardera ersätta Flygarbetsgivarna och Scandinavian Airlines System för deras rättegångskostnader med etthundratusen (100 000) kr avseende ombudsarvode, jämte ränta enligt 6 § räntelagen från dagen för denna dom till dess betalning sker.

Ledamöter: Carina Gunnarsson, Inger Andersson, Berndt Molin, Karl-Olof Stenqvist, Peter Ander, Ing-Marie Nilsson och Lars-Erik Klason. Enhälligt.

Sekreterare: Karin Hellmont