

Sammanfattning

Fråga om gällande kollektivavtal innebär att tjänstgöringstiden för heltidsanställda piloter, som tjänstgör på ett flygbolags s.k. kortlinjer, i genomsnitt per kalendermånad inte får överstiga nio timmar per tjänstgöringsdygn.

ARBETSDOMSTOLEN

DOM
2007-03-21
StockholmDom nr 22/07
Mål nr A 203/05

KÄRANDE

1. Dansk Pilotforening, Kastruplundgade 13, 2770 Kastrup, DANMARK
 2. Norske SAS-Flygeres Forening, Oksenoystien 2, 1366 Lysaker, NORGE
 3. Svensk Pilotförening, Box 1139, 111 81 STOCKHOLM
- Ombud för 1–3: advokaten Tom Johansson, Advokatfirman Cederquist, Box 1670, 111 96 STOCKHOLM

SVARANDE

1. Flygarbetsgivarna, Box 5384, 102 49 STOCKHOLM
 2. Scandinavian Airlines System, 195 87 STOCKHOLM
- Ombud för 1 och 2: chefsjuristen Pia Schöldström, TransportGruppen TGS Service AB, Box 5384, 102 49 STOCKHOLM

SAKEN

omfattningen av tjänstgöringstid

Mellan Scandinavian Airlines System (SAS), som är medlem i Flygarbetsgivarna, och Dansk Pilotforening, Norske SAS-Flygeres Forening samt Svensk Pilotförening (pilotföreningarna) gäller kollektivavtal för hos SAS anställda flygkaptener och flygstyrmän (pilotavtalet). Detta avtal har bl.a. följande innehåll.

01. BILAGA A - BESTÄMMELSER BETRÄFFANDE FLYGTID, TJÄNSTGÖRINGSTID, VILA OCH FRITID

(4) Bestämmelser beträffande flygtid, tjänstgöringstid och fritid vid schemulering och disponering av i Skandinavien baserade piloter på flygplan typ DC-9 (5P/4F-modulen)

1. ADMINISTRATIVA BESTÄMMELSER

1.1. Gruppindelning

På varje bas och för respektive kategori göres en indelning av piloter i nio fasta grupper (FG) och en variabel grupp (VG). Vid beräkning av antalet piloter i FG skall tillgängligt pilotantal för respektive bas och kategori först reduceras med antalet administrativa piloter, fackliga förtroendemän och deltidstjänstgörande piloter normalt placerade i VG.

I VG ingår i första hand de piloter inom varje bas och kategori, som utgör en rest mindre än nio efter fördelning av basens och kategorins piloter i FG. Dessutom ingår normalt i VG ytterligare minst nio piloter. VG skall utgöra minst 10 % av antalet aktuella piloter men får genom tvångsplacering inte

överskrida 45 %, båda begränsningarna räknade utan administrativa piloter, fackliga förtroendemän och deltidstjänstgörande piloter.

-.-.-.-.-.-

1.3. Schedulering

Pilot i FG följer ett kontinuerligt roterande system med fem på varandra följande produktionsdagar följda av fyra sammanhängande fridagar.

Samma tjänstgöringsbestämmelser gäller för FG och VG.

-.-.-.-.-.-

2. TJÄNSTGÖRINGSBESTÄMMELSER

-.-.-.-.-.-

Syfte

Arbetstiden begränsas vad gäller dygn och vecka enligt de skandinaviska luftfartsmyndigheternas nuvarande bestämmelser. -.-.-.-

-.-.-.-.-.-

2.3. Begränsning av tjänstgöringstiden

A. Planerad tjänstgöring

a) Högst 45 timmars tjänstgöringstid får scheduleras under en period om sju på varandra följande 24-timmarsperioder.

-.-.-.-.-.-

2.5. Bestämmelser om fritid

a) Fritid skall planenligt tilldelas i perioder om minst två kalenderdygn. Sådan fritidsperiod skall alltid innehålla minst två perioder möjliggörande nattvila mellan 22.00 och 06.00, varvid tjänstefrihetsperioden skall påbörjas senast kl 20.00 eller avslutas tidigast kl 08.00. För högst två fritidsperioder under 30 kalenderdygn i följd må fritidsperiod, som förkortas på grund av förseningar eller andra oregelmässigheter i trafiken, räknas som avtalsenlig fritid, om den uppgår till minst 42 timmar, även om kravet på nattvila genom förkortningen icke uppfylles.

b) Under sju 24-timmarsperioder i följd skall tilldelas minst en fritidsperiod. Efter erhållen avtalsenlig fritidsperiod räknas ny period om 7 x 24 timmar.

c) Under varje kalendermånad skall fritid uppgående till minst 12 kalenderdygn scheduleras. Under två kalendermånader räknat rullande skall fritid om minst 26 kalenderdygn scheduleras. Vid frånvaro (semester, tjänstledighet, sjukdom etc) reduceras antalet fridagar i motsvarande grad.

d) Under 30 dagar i följd skall för pilot i VG minst en fritidsperiod innehålla ett helt söndagsdygn, räknat från C/O kl. 20.00 fredagen före ifrågavarande söndag (weekendledighet), eller annat helt helgdagsdygn räknat från C/O kl. 20.00 dagen före ifrågavarande helgdagsdygn. Jämn fördelning av ovanstående ledighet skall eftersträvas bland berörda piloter.

§ 11 TJÄNSTLEDIGHET

8. Tjänstledighet kan sökas enligt följande tjänstgöringsschema:

Tjänstgöringstid per kalendermånad för piloter med reducerad lön och tjänstgöringsgrad, skall minska i motsvarande grad.

(100 % = 9,0 timmar per dag eller 9 timmar 00 minuter per dag.)

Exempel:

80% tjänst: Kan vara 12-16 tjänstgöringsdagar per månad vilket innebär:

12 dagar = 108 timmar per månad

16 dagar = 144 timmar per månad

Mellan parterna har tvist uppstått om SAS, enligt kollektivavtalets bestämmelser, kan schemalägga piloter inom s.k. variabel grupp (VG) så att deras tjänstgöringstid i genomsnitt per kalendermånad överstiger nio timmar per tjänstgöringsdygn.

Pilotföreningarna har yrkat att Arbetsdomstolen skall fastställa att tjänstgöringstiden för samtliga heltidsanställda piloter med tjänstgöring på s.k. kortlinjer i genomsnitt per kalendermånad inte får överstiga nio timmar per tjänstgöringsdygn.

Arbetsgivarparterna har bestritt yrkandet.

Parterna har yrkat ersättning för sina rättegångskostnader.

Parterna har till utveckling av sin talan anfört i huvudsak följande.

Pilotföreningarna

Målet gäller omfattningen av tjänstgöringstid för piloter som är baserade i Skandinavien och som tjänstgör på flygplan för s.k. kortlinjer, dvs. i princip trafik inom Europa med undantag för Cypern.

Enligt särskilda bestämmelser beträffande flygtid, tjänstgöringstid och fritid vid schemulering och disponering av piloter på kortlinjer, det s.k. DC 9-avtalet, delas piloterna in i nio fasta grupper (FG) och en variabel grupp (VG). Piloter som har delats in i FG arbetar enligt ett rullande niodagars-schema med fem arbetsdagar, produktionsdagar, åtföljda av fyra sammanhängande fridagar, det s.k. 5/4-systemet. Piloter i VG skall användas för att jämna ut tjänstgöringsbehovet, vilket innebär att dessa piloter inte tjänstgör med den regelbundenhet som gäller för piloter i FG. Förenklat uttryckt kan sägas att piloter i VG kan användas friare än piloter i FG.

Möjligheterna att placera piloter i VG utökades i och med 2003-års kollektivavtal, K03, genom att gränsen för maximalt antal piloter i denna grupp i förhållande till det totala antalet piloter höjdes från 25 procent till 45 procent. Genom K03 infördes också de regler om arbetstid som gäller i dag.

Enligt punkten 2 i DC 9-avtalet begränsas arbetstiden vad gäller dygn och vecka enligt de skandinaviska luftfartsmyndigheternas bestämmelser. För Sveriges del gäller i det avseendet Luftfartsstyrelsens bestämmelser för civil luftfart i BCL-D. Dessa bestämmelser bygger på ett poängsystem där man för olika arbetsmoment förbrukar ett visst antal poäng och är konstruerade så att man under vissa tidsperioder bara får förbruka ett visst antal poäng motsvarande ett visst antal timmar. Enligt bestämmelserna får en pilot som mest tjänstgöra 13,2 timmar under ett dygn och 45 timmar under en sjudygnperiod. Under punkten 2.2.3. i DC 9-avtalet fastslås följande att högst 45 timmars tjänstgöringstid får schemuläggas under en period om sju på varandra följande 24-timmarsperioder.

Begränsningen till 45 timmars tjänstgöringstid under en sjudygnperiod infördes genom kollektivavtalet K03. Tidigare gällde en begränsning om 42 timmars tjänstgöringstid under en sjudygnperiod. Det fanns tidigare även en regel om att tjänstgöringstiden under en arbetsdag inte fick överskrida 10 timmar och 30 minuter. Denna regel togs bort ur kollektivavtalet i och med avtalet K03.

Piloter i FG kan schemuläggas inom de ramar som kollektivavtalet anger enligt följande. Sett över en sjudygnperiod varierar tjänstgöringen för en enskild pilot beroende på hur arbetsdagar och fridagar infaller. Som mest kan en pilot schemuläggas för fem arbetsdagar under en sjudygnperiod, vilket innebär att den genomsnittliga tjänstgöringstiden per arbetsdag under en sådan period blir nio timmar. Sett över en månadsperiod varierar tjänstgöringen mellan 15 och 19 arbetsdagar men tjänstgöringstiden uppgår aldrig till mer än nio timmar i snitt per dag. Tiden varierar naturligtvis mellan de enskilda arbetsdagarna under en period. En pilot får som mest tjänstgöra 13,2 timmar under en arbetsdag. Genomsnittsarbetstiden under en månad kan dock aldrig bli högre än nio timmar per arbetsdag.

Den nu redovisade principen om genomsnittsarbetstid per dygn upprätthålls inte beträffande piloterna i VG. I praktiken tjänstgör de nämligen mer än nio timmar per dygn i genomsnitt under en kalendermånad. En typisk schemaläggning för en pilot i VG innebär att han eller hon under en sjudygnperiod tjänstgör fyra dagar och är ledig tre dagar. Eftersom SAS regelmässigt schemalägger 45 timmar per sjudygnperiod kommer den genomsnittliga tjänstgöringstiden per arbetsdag att uppgå till 11,25 timmar. Enligt pilotföreningarna är en sådan ordning inte i överensstämmelse med kollektivavtalets bestämmelser.

För piloter i FG innebär, som framgått, reglerna i kollektivavtalet att tjänstgöringstiden i genomsnitt per kalendermånad inte får överstiga nio timmar per tjänstgöringsdygn. Pilotföreningarna menar att motsvarande begränsning gäller även för piloter i VG. Enligt punkten 1.1.3. andra stycket i DC 9-

avtalet skall nämligen samma tjänstgöringsbestämmelser gälla för piloter i VG som för piloter i FG. Av denna regel följer enligt pilotföreningarnas uppfattning att piloter i VG inte kan vara underkastade principer om en högre genomsnittsarbetstid per tjänstgöringsdygn än piloter i FG.

Pilotföreningarna gör vidare gällande att parterna har varit överens om att en fulltidsbefattning som pilot, oavsett gruppstillhörighet, innebär en genomsnittlig tjänstgöringstid under en kalendermånad om nio timmar per arbetsdygn. Pilotföreningarna gör gällande att denna överenskommelse har bekräftats genom avtalstexten under punkten 8 i bestämmelsen om tjänstledighet i kollektivavtalet, § 11. Där anges nämligen att en tjänstgöringsgrad om 100 procent motsvarar tjänstgöring nio timmar per dag. Om Arbetsdomstolen skulle komma fram till att överenskommelsen endast gäller fast grupp menar pilotföreningarna att det av regeln i punkten 1.1.3. andra stycket DC 9-avtalet följer att motsvarande måste gälla även för VG.

Principen om en högsta genomsnittlig tjänstgöringstid per dag, räknat per kalendermånad, har sin bakgrund i den s.k. SNU-överenskommelsen från 1994. SNU-överenskommelsen var en tidsbegränsad överenskommelse med regler för förtidspension, delpension, tjänstledighet och frivillig uppsägning. Genom överenskommelsen, som gällde under tiden den 12 januari 1994–31 december 1997, infördes möjligheten till s.k. delvis tjänstledighet. Enligt reglerna gavs möjlighet till tjänstgöring på 50, 60, 67, 75 eller 80 procent av heltid enligt ett visst tjänstgöringsschema beroende på tjänstgöringsgrad. Av reglerna framgick att en pilot som tjänstgjorde 80 procent skulle tillhöra FG.

För att kunna räkna fram tjänstgöringstiden för en tjänstgöringsgrad om 80 procent var man tvungen att i överenskommelsen ange tjänstgöringstiden för heltidsarbete. I överenskommelsen slogs därför fast att tjänstgöringstiden räknat per kalendermånad för pilot i FG uppgick till i genomsnitt 8,4 timmar per dag, vilket var en följd av 5/4-systemet i kombination med den dåvarande begränsningsregeln i kollektivavtalet om högst 42 timmars tjänstgöring per sjudygnperiod.

Det kan tilläggas att det var SAS som var upphovsman till principen om genomsnittsarbetstid under en tidsperiod. Ursprungligen hade SAS föreslagit att den genomsnittliga arbetstiden skulle beräknas per kalenderkvartal men i den slutliga överenskommelsen blev det kalendermånad som blev utgångspunkten för beräkningen.

SNU-överenskommelsen och reglerna om delvis tjänstledighet var som nämnts tidsbegränsade och gällde endast fram till och med den sista december 1997. Parterna fann dock skäl att behålla systemet med möjlighet till delvis tjänstledighet och införde motsvarande regler om detta i 1998 års kollektivavtal, K98, under § 11. Skrivningarna i kollektivavtalet beträffande hur en fulltidstjänst definieras skiljde sig något från texten i SNU-överenskommelsen. Det nämndes inte längre något om tjänst på 80 procent och angavs inte heller uttryckligen vilket antal timmar en heltidstjänst motsvarade utan det fanns enbart en generell hänvisning till 5/4-avtalet och begränsningsregeln om högst 42 timmars tjänstgöring per sjudygnperiod.

Utgångspunkten var dock alltså att tjänstgöringstiden skulle beräknas per kalendermånad. Det var också fortfarande så att piloter med en tjänstgöringsgrad om 80 procent tillhörde FG.

Vid förhandlingarna inför 1999-års avtal, K99, bestämde parterna sig för att försöka förtydliga nämnda skrivning. SAS föreslog inledningsvis en skrivning som tog sikte enbart på piloter med lön och tjänstgöringsgrad reducerad till 80 procent, dvs. piloter inom FG. Pilotföreningarna accepterade inte detta förslag utan hänvisade till att parterna tidigare varit överens om en generell skrivning som definierar heltid för piloter både inom FG och VG. Slutresultatet i K99, under § 11 punkten 8, blev också en skrivning som gällde generellt för piloter oavsett tjänstgöringsgrad och grupptillhörighet. Den princip som omfattas av föreningarnas talan i målet fick därmed sin bekräftelse mellan parterna, låt vara med den skillnaden att den genomsnittliga tjänstgöringstiden per dygn vid denna tid uppgick till 8,4 timmar och inte 9 timmar.

Skrivningen i § 11 punkten 8 var oförändrad i kollektivavtalen från K99 och fram till och med 2002-års avtal. Under denna tid träffades inte heller några särskilda överenskommelser mellan parterna beträffande tjänstledighet etc.

Genom 2003-års kollektivavtal, K03, infördes som nämnts de regler om arbetstid som gäller i dag och som baseras på Luftfartsstyrelsens bestämmelser och det s.k. poängsystemet. Anledningen till denna förändring var att SAS hade behov av att effektivisera sin verksamhet och höja produktiviteten genom att bl.a. ta ut en högre produktion från varje enskild pilot. Som en konsekvens av att den högsta tjänstgöringstiden per sjudygnperiod utökades till 45 timmar ökades den genomsnittliga tjänstgöringstiden per dygn till 9 timmar. En justering i det avseendet gjordes i skrivningen i tjänstledighetsbestämmelsen, § 11, under punkten 8. I övrigt kvarstod tidigare skrivningar i bestämmelsen oförändrade.

Från tjänstledighetsreglerna i § 11 i K03 gjordes dock undantag enligt en mellan parterna särskilt träffad överenskommelse angående tjänstgöring på särskilda villkor samt särskilda regler för tjänstledighet, det s.k. LOA-avtalet. Bakgrunden till den överenskommelsen, som gällde under tiden den 21 augusti 2003–31 augusti 2006, var att det rådde en övertalighetssituation i SAS. Syftet var dels att reducera de negativa demografiska effekter som en reduktion av pilotantalet skulle leda till om den avsåg uteslutande uppsägningar av de yngsta piloterna, dels att reducera övertaligheten genom uttag av tjänstledighet. Reglerna i överenskommelsen innebar bl.a. att piloter som accepterade förtidspension erhöi vissa extra förmåner.

Överenskommelsen träffades muntligen. Parterna förhandlade aldrig om själva avtalstexten i den här delen. Efter avslutade förhandlingar tog det förhållandevis lång tid innan SAS tog fram texterna till avtalet. När så småningom texterna togs fram visade det sig att SAS vid angivandet av definitionen av en heltid och av exempel på hur en deltid skulle framräknas hade begränsat sig till vad som skulle gälla för piloter i FG. Pilotföreningarna påpekade för SAS att detta inte var vad parterna hade kommit överens om,

men av något skäl skrev SAS aldrig om texten. Pilotföreningarna kan inte vidkännas den aktuella texten i LOA-avtalet, eftersom föreningarna inte har förhandlat med SAS om denna och därmed inte kommit överens om utformningen. Pilotföreningarna har heller inte undertecknat och godkänt avtalet.

I det nu gällande avtalet K04/05 är bestämmelserna i § 11 om tjänstledighet oförändrade sedan avtalet K03. Definitionen av vad en heltidstjänst innebär i fråga om tjänstgöringsmått är således generellt gällande och omfattar även piloter i VG. Även från bestämmelserna om tjänstledighet i K04/05 har gjorts undantag för särskilda regler för tjänstgöring och tjänstledighet. Den överenskommelse som träffats är tidsbegränsad och gäller till och med den 31 december 2008. Texten i överenskommelsen vad avser definitionen av en heltidstjänst etc. är densamma som i LOA-avtalet och avser alltså enligt sin lydelse endast piloter i FG. Även beträffande denna överenskommelse gäller emellertid att pilotföreningarna inte har förhandlat och kommit överens med SAS om utformning av själva texten och inte heller undertecknat överenskommelsen. Eftersom texterna i LOA-avtalet och de särskilda reglerna för tjänstgöring och tjänstledighet är av SAS ensidigt framtagna dokument, har de ingen rättslig relevans över huvud taget. Den alltjämt gällande definitionen är den som slogs fast i kollektivavtalet K99 och som finns kvar i efterföljande avtal.

Pilotföreningarna gör sammantaget gällande följande. För samtliga heltidsanställda piloter med tjänstgöring på kortlinjer gäller enligt kollektivavtalet att den genomsnittliga tjänstgöringstiden per kalendermånad inte får överstiga nio timmar per tjänstgöringsdygn. Denna princip har parterna också bekräftat genom avtalstexten i tjänstledighetsbestämmelsen i 1999-års kollektivavtal, K99, och i därefter gällande kollektivavtal.

Arbetsgivarparterna

Det kollektivavtal som är tillämpligt på den nu aktuella tvisten är K04/05, den s.k. gröna boken. För piloter som tjänstgör på kortlinjerna gäller de särskilda bestämmelserna i det s.k. DC 9-avtalet. När detta avtal slöts för första gången år 1976 ingick flera regler om begränsning av tjänstgöringstid för piloter, bl.a. en regel som föreskrev att ett tjänstgöringspass inte fick överstiga 10,5 timmar. Den regeln fanns kvar i kollektivavtalet fram till 2003-års avtal, K03. Genom K03 infördes i stället en hänvisning till Luftfartsstyrelsens regelverk om begränsningar i flygtid m.m. Detta regelverk är uppbyggt efter ett poängsystem på sätt som pilotföreningarna har redovisat. En konsekvens av detta system är att ett tjänstgöringspass på en kortlinje inte får överstiga 13,2 timmar och att tjänstgöringstiden under en sjudygnperiod inte får överstiga 45 timmar.

Det finns ingen generellt gällande regel i kollektivavtalet om en högsta genomsnittlig tjänstgöringstid per arbetsdag under en kalendermånad på sätt som pilotföreningarna gör gällande i målet. Däremot innebär tjänstgöringsbestämmelserna i avtalet att piloter i FG inte kan tjänstgöra mer än nio timmar i genomsnitt per arbetsdag, räknat per kalendermånad. Det är visserligen riktigt, som pilotföreningarna anför, att det i DC 9-avtalet punkten

1.1.3. andra stycket anges att samma tjänstgöringsbestämmelser skall tillämpas för piloter i FG och i VG. Detta gäller dock endast under den förutsättningen att inget annat framgår av kollektivavtalet. Det finns ett flertal tjänstgöringsbestämmelser som är olika för de båda grupperna. Till reglerna om tjänstgöring hör även bestämmelser om fritid och i det avseendet gäller olika regler för FG och VG.

Piloter i FG tjänstgör enligt det s.k. 5/4-systemet, dvs. de arbetar fem dagar och har sedan fyra sammanhängande fridagar. För piloter i VG gäller däremot inget sådant kontinuerligt tjänstgöringschema. För dessa piloter gäller i stället, enligt bestämmelserna om fritid i punkten 2.2.5. i DC 9-avtalet, att de under en sjudygnperiod skall tilldelas minst en fritidsperiod som skall bestå av minst två kalenderdygn. Piloter i VG skall alltså få minst två fridagar under en sjudygnperiod. Det finns däremot inget som hindrar att de får flera fridagar under en sådan period. De kan t.ex. under en sjudagarsperiod arbeta fyra dagar och sedan vara lediga tre dagar. Konsekvensen av fridagsreglerna blir alltså att man beträffande utläggning av fridagar och tjänstgöringstid per arbetsdag kan schemalägga piloter i VG på ett annat sätt än piloter i FG.

Fritidsreglerna i kollektivavtalet medför alltså att arbetstiderna kan bli olika för de båda grupperna. Vid maximalt uttag enligt kollektivavtalet kommer en pilot i FG att tjänstgöra upp till 175 dagar per år, vilket innebär en genomsnittlig arbetstid om 9 timmar per dag, medan en pilot i VG kommer att tjänstgöra upp till 180 dagar per år innefattande en genomsnittlig arbetstid per dag om 11 timmar och 15 minuter. Motsvarande uttag före införandet av de nya begränsningsreglerna genom K03 innebar en genomsnittlig arbetstid per dag om 8 timmar och 24 minuter för en pilot i FG och 10 timmar och 30 minuter för en pilot i VG.

Att piloter i FG enligt gällande kollektivavtal får en begränsning av arbetstiden på i genomsnitt 9 timmar per arbetsdag under en kalendermånad är endast en konsekvens av 5/4-systemet i kombination med regeln om högst 45 timmars tjänstgöring per sjudygnperiod. Det finns däremot inte någon uttrycklig regel med den innebörden i kollektivavtalet. Som en följd av att det för en pilot i VG efter schemaläggning kan bli fråga om färre arbetsdagar under en sjudygnperiod än för piloter i FG kan – med fullt utnyttjande av regeln om 45 timmars tjänstgöring per sjudygnperiod – den genomsnittliga arbetstiden per dag bli högre för piloter i VG än för piloter i FG.

För piloter i VG gäller, i motsats till piloter i FG, ingen förutsebarhet för när de ska arbeta respektive ha fritid. Eftersom flygverksamheten pågår i stort sett dygnet runt krävs en viss flexibilitet för att hålla produktionen igång. Användningen av piloter i VG vid schemaläggning möjliggör också en större frihet när det gäller utläggning av fridagar och arbetsdagar. I praktiken har det dock inte blivit någon större skillnad i genomsnittlig tjänstgöringstid per dag mellan piloterna i VG och piloterna i FG. Den skillnad det har varit fråga om har varit marginell.

Pilotföreningarna har vidare gjort gällande att tjänstledighetsbestämmelserna i kollektivavtalet är av betydelse i detta sammanhang. Arbetsgivarparterna bestrider detta. Tjänstledighetsbestämmelserna reglerar enbart möjligheterna för piloter att beviljas tjänstledighet och saknar betydelse vid tillämpningen av tjänstgöringsbestämmelserna.

Som pilotföreningarna anfört träffade parterna under år 1994 en tidsbegränsad överenskommelse som innehöll regler om bl.a. tjänstledighet, den s.k. SNU-överenskommelsen. Enligt reglerna i denna kunde tjänstledighet sökas enligt ett visst tjänstgöringsschema beroende på tjänstgöringsgrad. Den anmärkning som finns i bestämmelsen, där det anges att en heltid motsvarar tjänstgöring 8,4 timmar per dag, är enbart en hjälpregel för att kunna beräkna antalet fridagar och därmed tjänstgöringstiden för piloter med en tjänstgöringsgrad reducerad till 80 procent. Av regleringen framgår att pilot som tjänstgör 80 procent tillhör FG. Hjälpregeln gäller således endast för piloter i FG.

Som pilotföreningarna redovisat fann parterna skäl att permanenta systemet enligt SNU-överenskommelsen om möjlighet till delvis tjänstledighet och införde därför motsvarande regler i 1998-års kollektivavtal, K98. Reglerna har därefter kvarstått i princip oförändrade i kollektivavtalet. Ändringen av hjälpregeln i 2003-års avtal, K03, såvitt avsåg arbetstiden per dag, var enbart en konsekvens av att tjänstgöringstiden för heltid hade utökats i och med införandet av den nya begränsningsregeln om 45 timmar per sjudygnperiod.

När tjänstledighetsreglerna infördes fanns det inte någon avsikt från parternas sida att dessa skulle ha betydelse för eller tillämpas i andra sammanhang än vid beviljande av tjänstledighet. Det har över huvud taget inte förekommit någon diskussion mellan parterna om att hjälpregeln skulle ha någon annan betydelse än som en beräkningsgrund för uträkning av tjänstgöringstid vid delvis tjänstledighet. Än mindre har det diskuterats att det i kollektivavtalet skulle finnas en regel som innebär att ett tjänstgöringspass inte får överstiga 8,4 respektive 9 timmar i genomsnitt. Arbetsgivarparterna gör gällande att den princip som parterna har varit överens om vid beräkning av tjänstgöringstid för deltidsledig pilot endast avser hur tiden skall beräknas inom varje grupp och inget annat.

Pilotföreningarna har hävdats att det s.k. LOA-avtalet inte skulle vara underskrivet och accepterat av föreningarna. Detta bestrids av arbetsgivarparterna. Det bestrids också att parterna i det sammanhanget har träffat en muntlig överenskommelse med den innebörden att samma genomsnittliga tjänstgöringstid skulle gälla för båda grupperna av piloter.

Av betydelse i målet är att pilotföreningarna i andra sammanhang har framfört uppfattningen att effektiviteten i flygverksamheten bör förbättras och att arbetstidsreglerna bör vara flexibla. Under förhandlingarna inför K03 var parterna överens om att det var nödvändigt med förändringar för att höja pilotkårens produktivitet i syfte att möta den ökade konkurrensen på flygmarknaden. Parterna kom därvid fram till bl.a. att systemet med FG var produktivitetssänkande och därför skulle tas bort. Denna principförklaring

har slagits fast i kollektivavtalet. Parterna har dock ännu inte lyckats nå en överenskommelse om en faktisk borttagning av FG och 5/4-systemet.

I ett s.k. letter of intent från år 2003 har parterna gemensamt konstaterat att det för SAS nuvarande och framtida situation är nödvändigt att kraftfulla åtgärder vidtas i verksamheten för att åstadkomma ett konkurrenskraftigt bolag. Parterna har vidare förklarat sig vara överens om att en kraftfull produktivitetshöjning är pilotföreningarnas främsta bidrag i denna process och att överenskomna förändringar av gällande kollektivavtal bidrar till detta bl.a. genom att de möjliggör ett effektivare utnyttjande av piloter per arbetsdag. Pilotföreningarna har därvid åtagit sig att åstadkomma ett flexibelt avtal som leder till lönsamhet genom att piloternas produktivitet motsvarar den som gäller hos SAS främsta konkurrenter och inom övriga bolag i SAS-gruppen.

I detta sammanhang bör också nämnas att pilotföreningarna under nu nämnda förhandlingar inte vid något tillfälle har angett att det skulle finnas någon sådan begränsningsregel som den som görs gällande i målet.

Vidare har pilotföreningarna inte i samband med de s.k. slingförhandlingarna, där flygprogrammen görs upp, nämnt någonting om att det skulle finnas en regel om en generell genomsnittstjänstgöringstid per dag, för kalendermånad räknat. Dessa förhandlingar utgör annars det rätta forumet för diskussioner i frågor rörande tjänstgöringstid. Inte heller i samband med att tjänstgöringsscheman upprättas, vilket i enlighet med kollektivavtalets bestämmelser sker månatligen, har det nämnts någonting från pilotföreningarnas sida om någon sådan regel.

Arbetsgivarparterna gör sammanfattningsvis gällande följande. Det finns ingen generell regel i kollektivavtalet av det slag som pilotföreningarna gör gällande i målet och det har inte heller tillämpats någon sådan regel. Pilotföreningarna har inte sedan systemet med FG och VG tillkom ens påstått att det funnits en sådan regel. Den reglering som finns i tjänstledighetsbestämmelserna skall tillämpas endast då pilot söker tjänstledigt efter visst schema och är utan betydelse för tillämpningen av tjänstgöringsbestämmelserna.

Domskäl

Twisten m.m.

Arbetsdomstolen har i målet att ta ställning till innebörden av pilotavtalets regler om tjänstgöringstid för piloter som tjänstgör på s.k. kortlinjer, dvs. trafik i huvudsak inom Europa. Tvistefrågan gäller närmare bestämt om pilotavtalet innehåller en reglering som innebär att tjänstgöringstiden för piloter på kortlinjer under en kalendermånad inte får överstiga nio timmar i genomsnitt per tjänstgöringsdygn.

Arbetsdomstolen har hållit huvudförhandling i målet. Vid denna har på begäran av pilotföreningarna hållits förhör upplysningsvis med tidigare piloten E.A., tidigare ordförandena i SAS kaptenssektion inom den svenska

pilotföreningen G.A. och L.B. På arbetsgivarparternas begäran har hållits vittnesförhör med förhandlaren vid SAS T.C. samt med O.A., SAS. Parterna har även åberopat skriftlig bevisning.

Närmare om parternas ståndpunkter

De i målet tillämpliga reglerna i pilotavtalet finns i Bilaga A, den s.k. tjänstgöringsbilagan, under avsnittet ”(4) Bestämmelser beträffande flygtid, tjänstgöringstid och fritid vid schemulering och disponering av i Skandinavien baserade piloter på flygplan typ DC-9 (5P/4F-modulen)”, det s.k. DC 9-avtalet. Av bestämmelserna framgår att piloter på kortlinjer delas in i nio fasta grupper (FG) och en variabel grupp (VG). För piloter i FG gäller enligt bestämmelsen om s.k. schemulering i DC 9-avtalet punkten 1.1.3. att de tjänstgör efter ett kontinuerligt schema som innebär att de arbetar fem på varandra följande dagar, produktionsdagar, som följs av fyra på varandra sammanhängande fridagar. Något sådant fast tjänstgöringsschema gäller däremot enligt kollektivavtalet inte för piloter i VG.

Det är ostridigt att det inte finns någon uttrycklig regel i avtalet som anger att tjänstgöringstiden för piloter på kortlinjer för kalendermånad räknat inte får överstiga nio timmar i genomsnitt per tjänstgöringsdygn. Däremot gäller enligt bestämmelsen i punkten 2.2.3. A. a) i DC 9-avtalet om begränsning av tjänstgöringstiden att tjänstgöringstiden för dessa piloter under en sjudygnperiod inte får uppgå till mer än 45 timmar. För piloter indelade i FG innebär denna begränsningsregel – till följd av det fasta tjänstgöringsschema som enligt avtalet gäller för dem – att den genomsnittliga tjänstgöringstiden under en kalendermånad inte kan överstiga nio timmar per tjänstgöringsdygn.

Pilotföreningarna har gjort gällande att sistnämnda begränsning beträffande tjänstgöringstiden gäller även för piloter i VG. Detta följer, enligt föreningarna, av bestämmelsen i punkten 1.1.3. andra stycket i DC 9-avtalet där det anges att samma tjänstgöringsbestämmelser gäller för FG och VG. Enligt föreningarna gäller alltså för samtliga heltidsanställda piloter som omfattas av DC 9-avtalet den principen att tjänstgöringstiden per arbetsdag inte får överstiga nio timmar i genomsnitt under en kalendermånad. Pilotföreningarna har vidare hävdats att denna princip har bekräftats av parterna genom avtalstexten i bestämmelsen om tjänstledighet i 11 § pilotavtalet där det under punkten 8 på visst sätt anges att heltidstjänstgöring som pilot motsvarar tjänstgöring nio timmar per dag.

Arbetsgivarparterna har bestritt att det av regleringen i pilotavtalet följer att tjänstgöringstiden för piloter i VG begränsas på det sätt som pilotföreningarna har gjort gällande. Enligt arbetsgivarparterna gäller den av pilotföreningarna åberopade bestämmelsen i punkten 1.1.3. andra stycket i DC 9-avtalet endast under förutsättning att annat inte framgår av kollektivavtalet. Arbetsgivarparterna har i det sammanhanget pekat på att det finns ett flertal tjänstgöringsbestämmelser som inte gäller för båda grupperna, däribland bestämmelserna om fritid. Arbetsgivarparterna har vidare gjort gällande att avtalstexten i tjänstledighetsbestämmelsen helt saknar betydelse för tillämpningen av tjänstgöringsbestämmelserna.

Arbetsdomstolens bedömning

Arbetsdomstolen konstaterar inledningsvis att det saknas en uttrycklig regel i pilotavtalet om begränsning av tjänstgöringstiden i enlighet med den av pilotföreningarna anförda principen. Däremot gäller i praktiken en sådan begränsning för piloter i FG till följd av reglerna i DC 9-avtalet punkterna 1.1.3. första stycket om schemulering och 2.2.3. A. a) om begränsning av arbetstiden under en sjudygnperiod. Denna begränsning beror på att piloter i FG enligt kollektivavtalets regler tjänstgör efter ett fast tjänstgöringsschema enligt det s.k. 5/4-systemet, med följd att de tjänstgör ett visst minsta antal arbetsdagar per kalendermånad och därmed ett bestämt högsta antal timmar i genomsnitt per arbetsdag. Till skillnad från piloter i FG tjänstgör däremot inte piloter i VG efter ett fast tjänstgöringsschema enligt avtalet. För piloter i VG gäller vid schemaläggning, enligt bestämmelserna om fritid i DC 9-avtalet punkten 2.2.5., endast att de skall erhålla minst två på varandra följande fridagar under en sjudygnperiod.

Av det nu redovisade framgår att tjänstgöringsbestämmelserna i DC 9-avtalet skiljer sig åt mellan de båda grupperna av piloter i det väsentliga avseendet att olika regler gäller beträffande utläggningen av fridagar. Redan mot denna bakgrund saknas det stöd för pilotföreningarnas tolkning av bestämmelsen i DC 9-avtalet punkten 1.1.3. andra stycket. Den skillnad som finns i regleringen av fridagar innebär att piloter i VG under en månadsperiod kan få flera fridagar än piloter i FG och därigenom schemaläggas för tjänstgöring ett färre antal dagar än piloter i FG, med följd att den genomsnittliga tjänstgöringstiden per arbetsdag vid maximalt arbetstidsuttag blir högre än nio timmar. Det nu anförda leder domstolen till slutsatsen att pilotföreningarnas argumentation i denna del inte kan godtas.

Pilotföreningarna har vidare gjort gällande att parterna i vart fall har varit överens om att den av föreningarna anförda principen om en högsta genomsnittlig tjänstgöringstid per tjänstgöringsdygn för en kalendermånad räknat gäller för samtliga piloter på kortlinjer och att detta har slagits fast genom avtalstexten i bestämmelsen om tjänstledighet i § 11 punkten 8 i pilotavtalet. Den utredning som har förebringats kring tillkomsten av de ifrågavarande tjänstledighetsreglerna ger enligt Arbetsdomstolens mening inte stöd för att parterna är ense om förekomsten av en sådan princip som pilotföreningarna hävdar. Det kan vidare konstateras att den textrad i punkten 8 som pilotföreningarna särskilt pekat på som stöd för sin ståndpunkt förekommer i ett avsnitt i avtalet som enligt sin rubrik reglerar frågor om tjänstledighet. Om avsikten med bestämmelsen är att på det sätt som pilotföreningarna hävdar uttrycka en generell begränsning i de s.k. kortlinjepiloternas tjänstgöringstid, är det enligt Arbetsdomstolens mening onaturligt att föra in denna enbart i samband med tjänstledighetsreglerna. Därtill kommer att den utpekade texten finns i en punkt som främst, på ett detaljerat sätt, reglerar frågan om hur tjänstledighet av olika omfattning kan sökas och vilka tjänstgöringsscheman som blir aktuella i de olika fallen samt att den omedelbart följs av en exemplifiering som rör tjänstledighet med 20 procent. Det framgår vidare av bestämmelsen att sådan tjänstledighet enbart kan sökas av piloter med

tjänstgöring i FG. Mot bakgrund av det anförda finner Arbetsdomstolen att föreningarnas argumentation inte heller i denna del kan godtas.

Sammanfattningsvis leder det anförda fram till slutsatsen att pilotföreningarnas talan skall avslås.

Rättegångskostnader

Vid denna utgång skall pilotföreningarna som förlorande parter ersätta arbetsgivarparternas kostnader i målet. Det råder inte tvist om det yrkade beloppet.

Domslut

1. Arbetsdomstolen avslår Dansk Pilotforenings, Norske SAS-Flygeres Forenings och Svensk Pilotförenings talan.
2. Dansk Pilotforening, Norske SAS-Flygeres Forening och Svensk Pilotförening skall med en tredjedel vardera ersätta Flygarbetsgivarna och Scandinavian Airlines System för deras rättegångskostnader med etthundra-sjuttiotusen (170 000) kr avseende ombudsarvode jämte ränta enligt 6 § räntelagen från dagen för denna dom till dess betalning sker.

Ledamöter: Carina Gunnarsson, Hans Blyme, Kurt Eriksson, Göran Trogen, Charlott Richardson, Ing-Marie Nilsson och Lena Maier Söderberg.
Enhälligt.

Sekreterare: Stefan Lundstig