

Sammanfattning

Ett bolag som bedriver flygtrafik har erbjudit övertaliga flygkaptener fortsatt anställning som flygstyrmän. Erbjudandena har accepterats av flygkaptenerna. Fråga om de enligt kollektivavtalet är berättigade att i de nya anställningarna som flygstyrmän behålla sina kaptenstillägg.

ARBETSDOMSTOLEN

DOM
2007-06-13
StockholmDom nr 57/07
Mål nr A 83/06

KÄRANDE

Flygarbetsgivarna, Box 5384, 102 49 STOCKHOLM

Ombud: chefsjuristen Pia Schöldström och arbetsrättsjuristen Eva Glückman,
Transportgruppen TGS Service AB, Box 5384, 102 49 STOCKHOLM

SVARANDE

Svensk Pilotförening, Box 1139, 111 81 STOCKHOLM

Ombud: advokaten Tom Johansson, Advokatfirman Cederquist, Box 1670,
111 96 STOCKHOLM

SAKEN

kollektivavtals tolkning m.m.

Mellan Flygarbetsgivarna och Svensk Pilotförening (pilotföreningen) gäller varandra i allmänhet avlösande kollektivavtal med anställnings- och lönevillkor för anställda piloter i Skyways Express AB (hädanefter Skywaysavtalet). Skyways Express AB (bolaget) är medlem i Flygarbetsgivarna och bundet av kollektivavtalet. Det nu omtvistade avtalets giltighetstid är den 1 januari 2004–31 mars 2007. Avtalet innehåller bl.a. följande bestämmelser.

§ 8 Löne- och ersättningsbestämmelser

8.1

Piloter erhåller lön enligt följande.

Lönentariffer 2005-04-01 – 2006-03-31

Pilotlönetariff				Kaptenstillägg			
År	Tariff A	Tariff B	Tariff C	År	Tariff A	Tariff B	Tariff C
1	14 949		20 779	1	3 115	7 656	11 777
2	15 571	17 785	22 934	2	3 115	7 656	11 777
3	16 194	18 970	25 578	3	3 115	7 656	11 777
4	17 065	22 714	27 443	4	4 181	11 378	11 777
5	18 179	23 827	29 308	5	4 181	11 378	11 777
6	19 292	24 941	30 781	6	4 181	11 378	11 777
7	20 414	26 061	32 256	7	4 181	11 378	11 777
8	21 344	26 994	33 729	8	4 181	11 378	11 777
9	22 099	27 748	35 203	9	4 181	11 378	11 777
10	22 686	28 336	36 678	10	4 181	11 378	11 777
11	23 639	29 290	38 151	11	4 181	11 378	11 777
12	24 504	30 153	38 946	12	4 276	11 473	11 777
13	25 467	31 115	39 743	13	4 412	11 610	11 777

8.6

Vid kaptensutbildning betalas 50 % av kaptenstillägget. Från den dag piloten utfört godkänd CAA-check, utgår helt tillägg.

Vid omskolning som innebär förändring av tariff från A till B eller B till C, utbetalas 50 % av mellanskillnaden av tarifferna.

Under år 2005 genomförde bolaget en driftsinskränkning, vilken medförde övertalighet inom pilotkåren. Med anledning av detta erbjöd bolaget 16 flygkaptener omplacering till arbete som flygstyrmän från den 1 januari 2006. Samtliga piloter accepterade erbjudandet och bekräftade samtidigt skriftligen att de var medvetna om att befälhavartillägg skulle försvinna och att lön skulle utgå enligt tariff för styrmän. Mellan bolaget och respektive pilot träffades avtal om anställning som styrman att gälla från och med den 1 januari 2006.

Mellan parterna har tvist uppstått om bolaget brutit mot kollektivavtalet genom att inte fortsättningsvis betala kaptenstillägg till de berörda piloterna. Pilotföreningen har i tvistefrågan åberopat 35 § medbestämmandelagen. Tvisteförhandlingar har hållits utan att parterna kunnat enas.

Flygarbetsgivarna har yrkat att Arbetsdomstolen skall fastställa att bolaget inte är skyldigt att betala det krav på kaptenstillägg enligt specificerad förteckning, domstolens aktbilaga 4 (domsbilaga, uteslutes här), om sammanlagt 463 508 kr som pilotföreningen framställt för dess medlemmar från och med den 1 januari 2006 till och med mars månad år 2006.

Pilotföreningen har bestritt yrkandet.

Parterna har yrkat ersättning för sina rättegångskostnader.

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

Flygarbetsgivarna

Bolaget bedriver flygtrafik till olika mindre orter i Sverige och har för närvarande 132 piloter anställda. Av dessa är 81 flygkaptener och 51 flygstyrmän.

Flygkapten och flygstyrmän är två olika tjänster med vilka följer olika befogenheter och ansvarsförhållanden. I Skywaysavtalet görs en åtskillnad mellan dessa kategorier piloter, vilket framgår redan av ingressen till avtalet. I tjänsten som flygkapten ingår att vara befälhavare på ett flygplan. Det är riktigt som pilotföreningen har anfört att en kapten har skyldighet att arbeta även som styrman. Detta sker dock endast vid särskilda behov.

Bestämmelserna om befälhavare inom luftfarten finns i 5 kap. luftfartslagen. Där anges att ett svenskt luftfartyg skall ha en befälhavare och att befälhavaren har den högsta myndigheten ombord. Befälhavaren skall enligt lagen övervaka att luftfartyget är luftvärdigt samt se till att det är utrustat, bemannat och lastat på föreskrivet sätt. Befälhavaren bestämmer över medlemmarna i besättningen och anger vilka arbetsuppgifter

som dessa skall utföra m.m. Även passagerarna har att rätta sig efter vad befälhavaren bestämmer. Luftfartslagen ger befälhavaren långtgående befogenheter och innebär att flygkaptenen är överordnad andra medlemmar i besättningen, däribland flygstyrmannen. I varje flygbolags egna manualer finns det också bestämmelser om vad en styrman respektive kapten skall ansvara för, så även i detta bolag. Dessa bestämmelser är i stort sett likalydande med luftfartslagens regler.

På grund av det ansvar som följer av att vara befälhavare har flygkapten ett löne-tillägg. I Skywaysavtalet benämns detta kaptenstillägg. I vissa pilotavtal kallas det befälhavartillägg, vilket tidigare var fallet även i Skywaysavtalet.

Enligt Luftfartsverkets föreskrifter måste en pilot som skall tjänstgöra som kapten, och därmed befälhavare på ett flygplan, ha genomgått en utbildning för det. Inom bolaget utser ett s.k. kaptensråd de styrmän som får genomgå denna utbildning. En förutsättning för att utbildning skall ske är att det finns lediga tjänster som kapten. Lediga kaptens-tjänster utlyses och kan sökas av både flygkapten och flygstyrmän. Vid ansöknings-förfarandet har den s.k. senioritetslistan betydelse. Samtliga flygkapten och flyg-styrmän i bolaget är uppförda på denna i löpande nummerordning. Listan används som ett urvalskriterium vid bl.a. befordran förutsatt att nödvändiga kvalifikationer föreligger.

En befordran från flygstyrman till flygkapten förutsätter alltså att det finns ett behov av ytterligare kapten och att styrmannen har de nödvändiga kvalifikationerna för tjänsten. En flygstyrman blir alltså inte med tiden automatiskt kapten.

Kaptensutbildningen består av både teoretiska och praktiska moment. Bland de praktiska momenten ingår flygning i simulator, s.k. CAA-check. Efter denna sker det också uppflygningar i verkligheten och även flygning på någon av bolagets linjer, s.k. linecheck. Om en pilot inte klarar av proven får han eller hon inte tjänstgöra som kapten. Efter genomförd utbildning måste en kapten upprätthålla sin kompetens och vid upprepade tillfällen göra nya prov.

Löne- och ersättningsbestämmelserna i Skywaysavtalet finns i § 8. Under punkten 8.1 finns kolumner med lönetariffer som innehåller dels tariffer för pilotlön, dels tariffer för kaptenstillägg. Tarifferna är uppdelade i A, B och C beroende på vilken flygplanstyp piloten tjänstgör på. Ersättningsnivåerna enligt tarifferna är baserade på antalet tjänsteår.

De i målet aktuella piloterna har omplacerats från tjänster som flygkapten till tjänster som flygstyrman i enlighet med anställningsskyddslagens regler. Pilotföreningen hävdar att bolaget trots detta är fortsatt betalningsskyldigt till piloterna för kaptens-tillägg och har till stöd för detta åberopat § 8 punkt 8.6 i kollektivavtalet. Pilot-föreningen har uppfattningen att kaptenstillägget skall bibehållas som ett slags kompetensstillägg och att det är utan betydelse om piloten tjänstgör som styrman eller kapten.

Flygarbetsgivarna gör gällande att den åberopade avtalsbestämmelsen reglerar endast tidpunkten för när kaptenstillägget tidigast utbetalas. Bestämmelsen måste läsas ihop med lönetarifferna under § 8 punkten 8.1. Konstruktionen med kaptenstillägg som ett särskilt tillägg innebär att en kapten erhåller tillägget endast så länge han eller hon är

kaptten. En grundläggande förutsättning för att tillägget skall betalas är alltså att piloten har anställning som kaptten. När piloten inte längre har en anställning som kaptten betalas inte något kapttenstillägg. Detta följer direkt av ansvarsfördelningen och av lönebestämmelserna.

Bestämmelsen i § 8 punkten 8.6 tillfördes kollektivavtalet år 2000 med anledning av att frågan om från vilken tidpunkt kapttenstillägget skulle betalas hade uppkommit. Innan bestämmelsen tillkom fick piloterna inget tillägg under utbildningen. Skälet till att frågan uppkom var att piloterna – till följd av att simulatorutbildningen genomfördes vid olika tillfällen – kom att genomgå utbildningen under olika lång tid trots att de hade påbörjat utbildningen vid samma tidpunkt. Av rättviseskäl kom parterna därför överens om att halvt tillägg skulle betalas under utbildningen och att helt tillägg skulle betalas från den dag piloten hade genomfört godkänd CAA-check. Avsikten med bestämmelsen var följaktligen enbart att bestämma den tidigaste tidpunkten för när kapttenstillägget skulle börja betalas.

De av pilotföreningen åberopade bestämmelserna i Skywaysavtalet från år 1995 avseende tillägg för tjänstgöring på vissa flygplanstyper saknar betydelse för bedömningen i denna tvist. Det kan nämnas att dessa tillägg betalas även enligt det nu gällande Skywaysavtalet genom att de ingår i beloppen i lönetariffkolumn B respektive C i § 8 punkten 8.1. Det kan vidare konstateras att det i 1995-års avtal under § 8 Mom 4 finns en tydlig skrivning om att de aktuella tilläggen upphör när en pilot inte längre är placerad eller tjänstgör i sådant luftfartyg som tilläggen gäller för.

Under år 2003 uppkom fråga om en påbörjad kapttenkurs skulle avslutas i förtid sedan bolagets ledning konstaterat att det på grund av ekonomiska svårigheter inte längre fanns behov av några nya kaptten. I den uppkomna situationen fann bolaget dock skäl att erbjuda piloterna att gå färdigt utbildningen och erhålla hälften av tillägget efter CAA-check. En överenskommelse av denna innebörd träffades mellan bolaget och pilotföreningens sektion hos bolaget vid en förhandling den 27 oktober 2003. Av överenskommelsen framgår klart och tydligt att det krävs en tjänst som flygkaptten för att erhålla fullt kapttenstillägg.

Det förekommer att utomstående piloter med kapttencertifikat får anställning som styrman hos bolaget. Till dessa piloter betalas naturligtvis inget kapttenstillägg. Dessa piloter har ändå genomfört godkänd CAA-check, fastän i ett annat sammanhang, och skulle med pilotföreningens tolkning av kollektivavtalet vara berättigade till kapttenstillägget.

Domen AD 2005 nr 130 rörde tolkning av kollektivavtalet mellan Malmö Aviation AB och pilotföreningen för piloter anställda hos det bolaget. Arbetsdomstolen gjorde i domen den bedömningen att flygkaptten och flygstyrman är olika befattningar i det avtalets mening och fann att flygkaptten som omplacerats till flygstyrman fick en annan tjänst och inte var berättigade till befälhavartillägg. Skywaysavtalet har samma uppbyggnad och vilar på samma offentlighetsliga reglering som nämnda avtal.

Det kan nämnas att bolaget även vid ett tillfälle under år 2002 har omplacerat flygkaptten till flygstyrman och då också följaktligt slutat att betala kapttenstillägg.

Flygarbetsgivarna gör sammantaget gällande följande. Bolaget har med tillämpning av anställningsskyddslagens regler genomfört en driftsinskränkning och omplacerat flygkaptener till flygstyrmän. Med de berörda piloterna har bolaget träffat nya anställningsavtal som innebär att piloterna fått en annan tjänsteställning och en annan lön. Dessa avtal är giltiga och strider inte mot 27 § medbestämmandelagen. Kollektivavtalets regler om kaptenstillägg är tillämpliga endast på piloter som har anställning som kapten. Det finns ingen text i avtalet som anger att kaptenstillägg skall behållas oavsett vilken tjänst piloten har och det har inte heller funnits någon partsavsikt av den innebörden. Enligt ordalydelsen i den nu omtvistade bestämmelsen anges en tidpunkt när kaptenstillägg skall utbetalas. Syftet med bestämmelsen är endast att slå fast vid vilken tidigaste tidpunkt helt kaptenstillägg skall utgå. Bestämmelsen avser däremot inte att ge en pilot rätt till kaptenstillägg livet ut oavsett vilken tjänst piloten har. Även en naturlig tolkning av bestämmelserna i kollektivavtalet ger vid handen att tillägget är kopplat till en tjänst som kapten. Sammanfattningsvis är bolaget inte skyldigt att betala kaptenstillägg till berörda piloter.

Pilotföreningen

De i målet aktuella piloterna har erbjudits och tackat ja till omplacering till tjänst som styrman. De har i samband därmed också skriftligen medgett att de är medvetna om att befälhavartillägg försvinner och att lön fortsättningsvis utgår enligt tariff för styrmän. Frågan i målet är om bolaget med giltig verkan kunnat träffa dessa individuella överenskommelser med piloterna. Pilotföreningen menar att detta inte har varit möjligt. Överenskommelserna strider nämligen mot det gällande kollektivavtalet, närmare bestämt bestämmelsen i § 8 punkten 8.6.

Enligt pilotföreningens mening reglerar den aktuella bestämmelsen förutsättningarna för piloters rätt till kaptenstillägg. Bestämmelsen avser inte, som Flygarbetsgivarna hävdar, att enbart reglera tidpunkten för när kaptenstillägg skall börja utges. Enligt bestämmelsen skall halvt kaptenstillägg betalas under kaptensutbildning och helt tillägg utgå från den dag piloten utfört godkänd CAA-check. Samtliga piloter som omfattas av talan i målet har utfört godkänd CAA-check och är därmed berättigade till helt kaptensstillägg.

En kapten är en pilot som har befälhavarkompetens och kan uppfylla funktionen att vara befälhavare ombord på ett luftfartyg. En kapten är skyldig att vid behov utöva arbetsuppgifter även som styrman. Det enskilda flygbolaget kan alltså beordra en flygkapten att under en flygning tjänstgöra som styrman. Detta är också vanligt inom alla flygbolag.

Befälhavarskapet inom luftfarten är ingen tjänst, anställning eller befattning utan en speciell funktion som utövas i samband med flygning. Befälhavaren har det yttersta ansvaret för en enskild flygning. Befälhavarskapet ger piloten vissa befogenheter som är närmare angivna i luftfartslagen. I vissa hänseenden är dessa befogenheter ganska långtgående. Befälhavaren kan till och med besluta om våldsinsatser för att värja ett luftfartyg. Befälhavaren har således i lag givits vissa myndighetsutövande uppgifter. I vissa kollektivavtal på flygets område används begreppen befälhavare och befälhavartillägg, men i Skywaysavtalet är befälhavarbegreppet numera utmönstrat.

För att få tjänstgöra som befälhavare måste en pilot uppfylla vissa teoretiska och praktiska krav. Regleringen kring detta finns i Luftfartsstyrelsens bestämmelser för civil luftfart, BCL-D. Det är Luftfartsstyrelsen som ansvarar för prövningen och som skall godkänna piloten. Prövningen kallas för CAA-check. Sedan en pilot utfört en godkänd sådan får han eller hon ett s.k. D-certifikat som berättigar honom eller henne att tjänstgöra som befälhavare på flygplan i alla former av luftfart. Genom D-certifikatet förvärvar piloten alltså en befälhavarkompetens.

Skywaysavtalet som sådant tillkom år 1995. Dessförinnan var bolaget bundet av det s.k. regionalflygavtalet. Skywaysavtalet innehåller en del särbestämmelser jämfört med regionalflygavtalet, bl.a. i fråga om lönebestämmelserna. Den omtvistade bestämmelsen i dess nuvarande utformning tillfogades Skywaysavtalet år 1998.

I Skywaysavtalet från år 1995 fanns bestämmelser som berättigade piloterna till vissa tilläggsersättningar. Enligt § 8 Mom 3 i avtalet betalades något som kallades tungflyg-tillägg. Detta tillägg betalades till såväl styrmän som kaptener, eller som det då stod i avtalet befälhavare, men med olika belopp för de båda personalkategorierna. Tillägget betalades om man flög flygplan som var godkända för fler än 20 passagerare. Vidare fick piloter som tjänstgjorde på propellerdrivna luftfartyg med viss vikt ett tillägg enligt § 8 Mom 4 i avtalet. Även detta tillägg betalades till såväl styrmän som kaptener och var olika till storleken. Av nästa sista stycket i Mom 4 framgår att under utbildning och fram till ”schoolrelease” utgick halvt tillägg och från den dag piloten påbörjade routetraining i aktiv tjänst utgick helt tillägg. Eftersom routetrainingen kunde komma att påbörjas både före och efter CAA-check fick piloterna tillägget vid olika tidpunkter beroende på när routetrainingen inföll. Pilotföreningen hade synpunkter på detta.

I 1998-års avtal ändrades bestämmelserna beträffande förutsättningarna för rätten till tillägg och den nu omtvistade bestämmelsen i § 8 punkt 8.6 infördes. Avsikten med ändringen var att förenkla och förtydliga regleringen jämfört med det system som fanns i 1995-års avtal med flera tillägg som var olika till storlek beroende på om piloten var styrman eller kaptan. Eftersom parterna var överens om att det grundläggande kravet för att kunna komma i fråga för kaptentillägg var att piloten hade utfört en godkänd CAA-check togs detta in i avtalstexten. Parterna var också överens om att regleringen skulle gälla generellt för rätten till kaptentillägg oavsett vilken vikt luftfartyget hade. Storleken på tillägget skulle dock skilja sig åt beroende på luftfartygets vikt.

Pilotföreningen gör gällande att bolaget tidigare inte har haft någon annan uppfattning än pilotföreningen i fråga om tolkningen av den nu omtvistade bestämmelsen. Även bolaget har alltså varit av uppfattningen att det endast är ett kvalifikationskrav piloten skall uppfylla för att kunna få kaptentillägg. Det har således aldrig varit tal om att rätten till tillägget varit beroende av att en pilot fått eller utövat tjänst som kaptan. En annan sak är att det i praktiken har varit så att bolaget låtit utbilda piloter till kaptener endast när det har funnits lediga kaptentjänster som piloterna kunnat tillträda.

Betydelsen av den omtvistade bestämmelsen ställs på sin spets i en situation som den i målet aktuella, dvs. när bolaget på grund av övertalighet vill omplacera flygkaptener till styrmän. Detsamma gäller för den situationen att bolagets behov av ytterligare flygkaptener minskar eller upphör under tiden för en utbildningsomgång.

Den sistnämnda situationen uppkom år 2003. Ett antal piloter i bolaget hade påbörjat kaptensutbildning men under utbildningens gång konstaterade bolaget att det inte längre förelåg något behov av ytterligare kaptener och ville avbryta utbildningen. Med anledning av detta hölls en förhandling mellan bolaget och pilotföreningen. Parterna var vid denna överens om att det fanns goda skäl att låta piloterna fullfölja utbildningen, eftersom det kunde komma att uppstå ett behov av kaptener längre fram. Problemet med detta, förklarade bolaget, var dock att piloterna i enlighet med den omtvistade bestämmelsen skulle bli berättigade till helt kaptensstillägg trots att de inte arbetade som kaptener. Pilotföreningen förklarade emellertid att man var beredd att acceptera att piloterna – trots att de utfört godkänd CAA-check och rätteligen var berättigade till helt kaptensstillägg – fortsättningsvis skulle få halvt tillägg under förutsättning att den enskilde piloten godkände en sådan uppgörelse. Som framgår av protokollet från förhandlingen var detta vad parterna kom överens om. Av förbiseende kom dock kravet på den enskilde pilotens godkännande inte med i skrivningen i protokollet.

Vid denna tidpunkt var parterna alltså alltjämt överens om att kaptensstillägget var ett kvalifikationstillägg och inte ett befordringstillägg. Det var inte så att pilotföreningen accepterade den ståndpunkt som bolaget numera intar i frågan, dvs. att det förutsätts att piloten tjänstgör som kapten för att få helt kaptensstillägg. Pilotföreningen var dock i detta speciella fall beredd att acceptera den ordningen.

Sammanfattningsvis gör pilotföreningen gällande följande. Pilot som utfört godkänd CAA-check är enligt Skywaysavtalet § 8 punkten 8.6 berättigad till helt kaptensstillägg. Denna rätt är inte beroende av att piloten faktiskt har befordrats till kapten. Kaptensstillägget är ett normerat lönetillägg som gjorts beroende av den enskilde pilotens kvalifikationer. Följaktligen upphör inte rätten till tillägget om en pilot skulle acceptera att övergå till en anställning som styrman. Det nu anförda medför att de aktuella piloternas godkännande av att avstå från det normerade kaptensstillägget står i strid med 27 § medbestämmandelagen och saknar därför giltig verkan.

Domskäl

Tvisten

Arbetsdomstolen har i målet att ta ställning till innebörden av Skywaysavtalets bestämmelser om s.k. kaptensstillägg. Bakgrunden är följande. Bolaget vidtog under år 2005 en driftsinskränkning, vilken medförde att ett antal piloter blev övertaliga. Med anledning av detta erbjöds de i målet aktuella piloterna omplacering från arbete som flygkaptener till arbete som flygstyrmän. Samtliga piloter accepterade erbjudandet. Sedan piloterna tillträtt sina anställningar som flygstyrmän upphörde bolaget att betala kaptensstillägg till dem. Parterna i målet har motstridiga uppfattningar i frågan om bolagets agerande i sistnämnda avseende har varit förenligt med det mellan parterna gällande Skywaysavtalet.

Pilotföreningens ståndpunkt kan i korthet beskrivas enligt följande. Förutsättningarna för rätten till kaptensstillägg regleras uteslutande i Skywaysavtalet § 8 punkten 8.6. Enligt bestämmelsen är pilot som utfört godkänd CAA-check berättigad till helt kaptensstillägg. Tillägget är ett normerat lönetillägg som gjorts beroende enbart av den enskilde pilotens kvalifikationer, dvs. genomförd och godkänd CAA-check. Rätten till

kaptenstillägget förutsätter alltså inte att den enskilde piloten har en tjänst som flygkapten. De i målet aktuella piloterna har utfört godkänd CAA-check och är därför berättigade till kaptenstillägg.

Flygarbetsgivarnas uppfattning kan sammanfattas enligt följande. En grundläggande förutsättning för rätten till kaptenstillägg är att piloten har en tjänst som flygkapten. När piloten inte längre arbetar som sådan upphör rätten till tillägget. Detta följer direkt av ansvarsfördelningen mellan flygkapten och flygstyrman och av lönebestämmelserna i Skywaysavtalet. Den av pilotföreningen åberopade bestämmelsen i § 8 punkten 8.6 måste läsas ihop med bestämmelserna i § 8 punkten 8.1. Bestämmelsen i § 8 punkten 8.6 reglerar endast tidpunkten för när kaptenstillägg tidigast kan betalas. De i målet aktuella piloterna har inte längre anställning som flygkapten och har därför inte rätt till kaptenstillägg.

Utredningen

Arbetsdomstolen har hållit huvudförhandling i målet. Vid denna har på begäran av Flygarbetsgivarna hållits vittnesförhör med flygchefen i bolaget J.M., tidigare vice verkställande direktören i bolaget P.K. samt P.P., bolaget. På pilotföreningens begäran har hållits förhör upplysningsvis med ordföranden vid pilotföreningens Skywayssektion T.D. samt med K.R. Parterna har även åberopat skriftlig bevisning.

Har de berörda piloterna rätt till kaptenstillägg?

I första hand är det vad parterna gemensamt har åsyftat vid kollektivavtalets tillkomst som bestämmer avtalets innehåll. Den utredning som har förebringats i målet ger dock inte stöd för att fastställa någon gemensam partsavsikt avseende kollektivavtalets innebörd i omtvistat hänseende som kan läggas till grund för ett ställningstagande i tolkningsfrågan.

Parterna har i sin argumentation i tolkningsfrågan även hänfört sig till en överenskommelse som träffades år 2003 mellan bolaget och pilotföreningens Skywayssektion med anledning av att bolaget under pågående kaptenskurs hade konstaterat att det inte längre fanns behov av ytterligare flygkapten. Pilotföreningen har hävdade att det av överenskommelsen och av vad som förevarit i samband med att den träffades framgår att parterna vid denna tidpunkt var ense om att den av föreningen åberopade regeln i Skywaysavtalet har den innebörd som föreningen gör gällande i målet. Flygarbetsgivarna har på sin sida anfört att det av överenskommelsen kan utläsas att det krävs en tjänst som kapten för att erhålla helt kaptenstillägg och sålunda att parterna har varit ense om att kollektivavtalet har den betydelse som Flygarbetsgivarna hävdar i tvisten. Vad som framkommit i denna del kan enligt Arbetsdomstolens mening emellertid inte anses visa att parterna vid tillämpning av kollektivavtalet har varit ense om innebörden av detta i nu omtvistat hänseende.

Vid angivna förhållanden är domstolen hänvisad till att avgöra tolkningsfrågan med ledning av avtalets ordalydelse och allmänna uppbyggnad.

I den av pilotföreningen åberopade bestämmelsen i § 8 punkten 8.6 i Skywaysavtalet anges att helt kaptenstillägg utgår från den dag piloten utfört godkänd CAA-check. Enligt sin uttryckliga ordalydelse föreskriver bestämmelsen den tidpunkt då helt

kaptenstillägg skall börja betalas. Pilotföreningens ståndpunkt i målet är att bestämmelsen därutöver fastslår förutsättningarna för rätten till kaptenstillägg, dvs. att piloten utfört godkänd CAA-check.

Vid tolkning av den aktuella bestämmelsens innebörd i nu omtvistat hänseende kan denna inte betraktas isolerad från kollektivavtalet i övrigt. Som Flygarbetsgivarna har gjort gällande måste en tolkning av bestämmelsen göras mot bakgrund av avtalets övriga bestämmelser och då främst bestämmelserna om lön i § 8 punkten 8.1. Det bör dock framhållas att bestämmelsen i punkten 8.6 sett enbart till ordalydelsen inte heller, enligt Arbetsdomstolens mening, odelat talar för pilotföreningens ståndpunkt. Snarare ger ordalydelsen stöd åt Flygarbetsgivarnas uppfattning, dvs. att bestämmelsen enbart avser att reglera tidpunkten för när helt kaptenstillägg skall börja betalas.

Vid tolkningen av Skywaysavtalets bestämmelser rörande kaptenstillägg måste också beaktas den väsentliga skillnad som föreligger mellan en flygkapten och en flygstyrman vad gäller befogenheter och ansvarsförhållanden. I en flygkaptenens arbetsuppgifter ingår således att vara befälhavare på ett luftfartyg i enlighet med luftfartslagens regler, vilket allmänt sett innebär att flygkaptenen är överordnad andra medlemmar i besättningen, däribland flygstyrmannen. Skywaysavtalet innehåller visserligen ingen uttrycklig reglering av arbetsuppgifter och ansvarsförhållanden för flygkapten och flygstyrman, men avtalet är uppenbarligen träffat mot bakgrund av den offentlighetsrättsliga reglering som gäller för luftfart. Det kan konstateras att avtalet redan enligt sin ingress gör en åtskillnad mellan anställning som flygkapten och flygstyrman. I avtalet används emellertid ordet pilot som en sammanfattande benämning för dessa pilotkategorier.

I Skywaysavtalet § 8 punkten 8.1 föreskrivs att piloter erhåller lön enligt vad som närmare framgår av kolumner med lönetariffer, vilka består av dels tariffer för pilotlön, dels tariffer för kaptenstillägg. Dessa är i sin tur uppdelade i tariffer kallade A, B och C beroende på vilken flygplanstyp piloten tjänstgör på. Det kan konstateras att nämnda bestämmelser i avtalet är placerade före den av pilotföreningen åberopade bestämmelsen. Bedömningen av tvistefrågan i målet måste enligt Arbetsdomstolens mening göras med utgångspunkt i dessa bestämmelser. Enligt Arbetsdomstolens mening kan det av lönebestämmelsernas konstruktion och avfattning rimligen inte dras annan slutsats än att det i lönetarifferna upptagna kaptenstillägget är förbehållet pilot med anställning som flygkapten. Med hänsyn till vad som anförts ovan om flygkaptenens arbetsuppgifter och roll som befälhavare får det också anses vara en naturlig tolkning av lönebestämmelserna att tillägget endast betalas till piloter som arbetar som kaptener.

Mot bakgrund av det anförda kommer Arbetsdomstolen till den slutsatsen att bestämmelsen i Skywaysavtalet § 8 punkten 8.6 i nu omtvistat hänseende inte kan anses ha den innebörd som pilotföreningen hävdar i målet. Detta leder till att de berörda piloterna inte med stöd av bestämmelsen kan göra anspråk på kaptenstillägg för tiden från och med den 1 januari 2006 till och med mars månad år 2006. Flygarbetsgivarnas fastställsetalan skall därmed bifallas.

Rättegångskostnader

Vid denna utgång skall pilotföreningen som förlorande part ersätta Flygarbetsgivarnas kostnader i målet. Flygarbetsgivarna har begärt ersättning avseende kostnader för bolaget med anledning av att pilotföreningen kallat K.R. som vittne. Dessa kostnader

utgör emellertid inte kostnader för rättegångens förberedande eller talans utförande och kan därmed inte lagligen ersättas som rättegångskostnad. Om yrkat belopp i övrigt råder inte tvist.

Domslut

1. Arbetsdomstolen fastställer att Skyways Express AB inte är skyldigt att betala det krav på kaptenstillägg enligt domstolens aktbilaga 4 (domsbilaga, uteslutes här) om sammanlagt 463 508 kr som Svensk Pilotförening framställt för sina medlemmar för tiden från och med den 1 januari 2006 till och med mars månad år 2006.

2. Svensk Pilotförening skall ersätta Flygarbetsgivarna för dess 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, Ulla Erlandsson, Christer Måhl, Göran Trogen, Anders Sandgren, Margareta Zandén och Bo Almgren. Enhälligt.

Sekreterare: Stefan Lundstig