

Sammanfattning

Ett flygbolag har dels anställt ett antal piloter med tidsbegränsade anställningar, dels beslutat att omstationera ett antal piloter. Fråga om dessa åtgärder har varit förenliga med gällande kollektivavtal.

ARBETSDOMSTOLEN

DOM
2008-01-23
StockholmDom nr 8/08
Mål nr A 159/06**KÄRANDE**

Svensk Pilotförening, Box 1139, 111 81 STOCKHOLM
Ombud: advokaten Tom Johansson, Advokatfirman Nilsson & Co,
Box 7761, 103 96 STOCKHOLM

SVARANDE

1. Flygarbetsgivarna, Box 5384, 102 49 STOCKHOLM
2. Skyways Express AB, 556073-8667, Box 915, 195 05 ARLANDASTAD
Ombud: chefsjuristen Pia Schöldström och arbetsrättsjuristen Eva Glückman,
TransportGruppen TGS Service AB, Box 5384, 102 49 STOCKHOLM

SAKEN

skadestånd på grund av kollektivavtalsbrott 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 (Skywaysavtalet). Skyways Express AB (bolaget) är medlem i Flygarbetsgivarna och bundet av kollektivavtalet. Det nu aktuella avtalets giltighetstid var den 1 januari 2004–31 mars 2007. Avtalet innehåller bl.a. följande bestämmelser.

§ 6 Anställning

6.2 Anställning för viss tid, viss säsong eller visst arbete
Avtal får träffas om anställning för viss tid, viss säsong eller visst arbete om arbetsuppgifternas särskilda beskaffenhet föranleder sådan anställning.

För att avlasta tillfällig arbetstopp vid företaget får avtal träffas om anställning för viss tid.

Vid anställning för viss tid, viss säsong eller visst arbete skall samråd ske med SPF-sektionens representant.

Anmärkning 1

Parterna är överens om att 6.2 gällande anställning för viss tid, viss säsong eller visst arbete kan tillämpas, exempelvis vid öppnande av ny destination enligt följande:

Ny kaptenstjänster kan tillsättas i form av tidsbestämda förordnande. För förordnande överstigande sex månader, gäller en uppsägningstid på sex månader. Uppsägning av förordnande skall ske i omvänd senioritetsordning på berörd bas.

Den 25 mars 1999 träffades mellan bolaget och pilotföreningen vid bolaget en överenskommelse som innehåller bl.a. följande.

Uppgörelse mellan SPF/Skyways och Skyways AB.

Parterna är överens om att 990401 införa följande förändringar i kollektivavtal parterna emellan:

12. Inhyrning av externa flygbolag skall föregås av MBL-förhandling. Undantag kan göras vid akut inhyrningsbehov orsakat av hastigt uppkomna trafikstörningar samt vid normalt tekniskt underhåll på bolagets flygplan.

13. Inhyrning av externa piloter skall föregås av MBL-förhandling.

14. Piloter som friställs av tjänst på grund av inhyrning enligt pkt 12 och pkt 13 ovan, får ej varslas om uppsägning eller omstationering.

Mellan parterna i målet träffades den 21 juni 2004 en överenskommelse med bl.a. följande innehåll.

Parterna enas om att i tillämpliga delar förändra aktuellt kollektivavtal för anställda piloter i Skyways Express AB enligt följande:

1. Regler angående byte av stationeringsort, flygplanstyp och tjänsteställning.

Ny bilaga F ersätter den tidigare. (bilägges)

5. Projektanställningar, inhyrning av piloter och wetlease kan, efter lagstadgad hantering i enlighet med MBL-lagen, användas för att minska risker och/eller överbrygga perioder av brist.

Under åren 2005 och 2006 anställde bolaget ett antal piloter med tidsbegränsade anställningar. Vidare beslutade bolaget under år 2006 att omstationera ett antal piloter. Mellan parterna har tvist uppstått om dessa åtgärder har varit förenliga med gällande kollektivavtal. Tvisteförhandlingar har hållits utan att parterna kunnat enas.

Pilotföreningen har yrkat att Arbetsdomstolen ska

1. förklara att bolagets beslut om omstationering av O.H., D.N., C.S. och R.W. saknar giltig verkan för dem,

2. förplikta bolaget att till pilotföreningen betala allmänt skadestånd med 250 000 kr jämte ränta enligt 6 § räntelagen från dagen för delgivning av stämning (den 7 augusti 2006) till dess full betalning sker samt

3. förplikta bolaget att till var och en av T.L., M.P., T.D., O.H., D.N., C.S., R.W. och J.J. betala allmänt skadestånd med 40 000 kr jämte ränta enligt 6 § räntelagen från dagen för delgivning av stämning (den 7 augusti 2006) till dess full betalning sker.

Arbetsgivarparterna har bestritt yrkandena men vitsordat ränteyrkandena som skäliga i sig.

Parterna har yrkat ersättning för sina rättegångskostnader.

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

Pilotföreningen

Visstidsanställningarna

Vid årsskiftet 2004/2005 beslutade bolaget att genomföra en rad besparingsåtgärder med anledning av att antalet passagerare hade minskat kraftigt under året och bränslepriserna hade stigit. Dessa åtgärder innebar i korthet att flygtrafiken skulle koncentreras till vissa orter, att antalet anställda skulle minskas drastiskt samt att flygning fortsättningsvis skulle ske med endast en flygplanstyp, nämligen Fokker 50.

Under år 2005 sade bolaget upp 195 anställda, varav cirka 60 piloter, samt avyttrade 10 flygplan av typen SAAB 340. I stället för att lägga ner vissa flyglinjer valde bolaget att hyra in andra flygbolag som med egna flygplan och besättningar upprätthöll trafiken på linjerna, s.k. wetlease. Detta skedde beträffande linjerna mellan Arlanda och orterna Kramfors, Trollhättan respektive Borlänge. Linjen Arlanda–Kramfors lades sedermera ned.

När uppsägningstiderna för den uppsagda personalen började gå till ända konstaterade bolaget att det fortfarande fanns behov av en del av de piloter som hade sagts upp. Efter att bolaget inledningsvis hade förlängt uppsägningstiden för vissa piloter träffades sedermera överenskommelser med ett antal piloter om kortare visstidsanställningar. Bland dessa piloter anställdes T.L. för tiden den 1 januari–31 mars 2006, M.P. för tiden den 1 februari–31 mars 2006 och T.D. för tiden den 1 november–31 december 2005, den 25 januari–31 mars 2006 samt den 1 april–30 juni 2006. Arbetsgivarparterna har gjort gällande att bolaget har samrått med pilotföreningen om dessa anställningar. Detta bestrids av pilotföreningen.

Eftersom pilotföreningen ansåg att det inte var korrekt av bolaget att anställa piloter med tidsbegränsade anställningar påkallade föreningen tvisteförhandling. Vid förhandlingen, som ägde rum den 7 mars 2006, konstaterade föreningen att tio piloter hade erhållit visstidsanställningar. Pilotföreningens talan i målet avser dock endast tre av dessa piloter, nämligen ovan nämnda T.L., M.P. och T.D. T.L. har numera slutat hos bolaget medan M.P. och T.D. erhållit tillsvidareanställningar.

Pilotföreningen gör gällande att de aktuella visstidsanställningarna står i strid med det mellan parterna gällande kollektivavtalet, närmare bestämt med bestämmelsen i § 6 punkten 6.2. Av första stycket i den bestämmelsen framgår att avtal får träffas om anställning för viss tid, viss säsong eller visst arbete om arbetsuppgifternas särskilda beskaffenhet föranleder sådan anställning. De tre piloter som berörs av tvisten har anställts för viss tid. I deras anställningsavtal har inte angetts att det varit fråga om anställning för tillfällig arbetstopp. Pilotföreningen menar att de förutsättningar som krävs för att anställa för viss tid på grund av arbetets särskilda beskaffenhet inte föreligger i detta fall. Samtliga tre piloter har under sina visstidsanställningar deltagit i bolagets vanliga verksamhet och fortsatt att arbeta som piloter på samma villkor som de tidigare gjorde i sina tillsvidareanställningar. Arbetsgivarparterna har till stöd för sin uppfattning att det varit fråga om tillåtna visstidsanställningar, utöver § 6 punkten 6.2 i kollektivavtalet, även åberopat punkten 5 i parternas överenskommelse av den 21 juni 2004. Med denna överenskommelse har parterna reglerat vilka kollektivavtalsbestämmelser som ska gälla dem emellan för tiden från den 1 januari 2004. Pilotföreningen bestridir att bolaget har kunnat visstidsanställa de aktuella piloterna med stöd av punkten 5 i överenskommelsen.

Bestämmelsen i punkten 5 tillkom i ett skede när bolaget hade planer på att expandera genom nya destinationer och nya flygplanstyper. Vid kollektivavtalsförhandlingarna påtalade bolaget att man vid en utvidgning av verksamheten på avsett sätt skulle vara tvungen att rekrytera piloter. Bolaget menade också att det kunde finnas behov av flexibilitet för att lösa eventuellt uppkommen personalbrist, bl.a. genom möjligheten att hyra in piloter och andra flygbolag men också genom möjligheten att kunna projektanställa, dvs. anställa för visst arbete. Pilotföreningen accepterade bolagets synpunkter och parterna träffade överenskommelse om bestämmelsen i punkten 5. Denna innebär i viss mån en utvidgning av regleringen i § 6 punkten 6.2 i kollektivavtalet och ska tolkas restriktivt. Bestämmelsen är tillämplig endast i expansionssituationer där bolaget tar en ny flygplanstyp i anspråk eller öppnar en ny destination.

Omstationeringarna

Vid ett biddingmöte den 25 januari 2006 meddelade bolaget till pilotföreningen att bolaget hade beslutat att omstationera piloterna C.S., R.W., D.N., O.H. och J.J. C.S., R.W. och D.N. var stationerade i Borlänge och skulle bli omstationerade till Karlstad respektive, i D.N:s fall, till Sundsvall. O.H. var stationerad i Kramfors och skulle bli omstationerad till Sundsvall medan J.J. var stationerad i Trollhättan och skulle bli omstationerad till Linköping. Bakgrunden till omstationeringarna var att bolaget hade hyrt in flygbolag för att trafikera de linjer som de nämnda piloterna flög på. Pilotföreningen ansåg att bolagets förfarande stred mot kollektivavtalet och påkallade tvisteförhandling, vilken hölls den 7 mars 2006.

Pilotföreningen gör gällande att nu nämnda omstationeringar strider mot punkten 14 i den överenskommelse som träffades mellan pilotföreningen och bolaget den 25 mars 1999. Enligt bestämmelsen i punkten 14 får nämligen

ingen pilot sägas upp eller omstationeras på grund av inhyrning av andra flygbolag eller andra piloter.

Överenskommelsen av den 25 mars 1999 omfattade vissa förändringar som bolaget och föreningen ville införa i då gällande kollektivavtal, dvs. i 1998 års kollektivavtal. Bestämmelserna i överenskommelsen blev gällande från den 1 april 1999. Parterna hade vid denna tid för avsikt att ta fram ett nytt avtalsdokument som innehöll samtliga mellan dem gällande bestämmelser rörande anställnings- och löneförhållanden för i bolaget anställda piloter, däribland de i överenskommelsen upptagna, men detta arbete kom inte till stånd. Bestämmelserna i överenskommelsen kom således att gälla vid sidan av den tryckta avtalstexten till 1998 års kollektivavtal. Arbetsgivarparterna har i målet gjort gällande att bestämmelserna upphörde att gälla i och med tecknandet av 2004 års kollektivavtal. Pilotföreningen bestrider detta.

Resultatet av parternas förhandlingar inför tecknandet av 2004 års avtal fastställdes genom den tidigare nämnda överenskommelsen av den 21 juni 2004. Av avtalsdokumentet över denna framgår att tidigare gällande avtalsbestämmelser prolongerades med smärre justeringar. Bl.a. gjorde man vissa förändringar i bilaga F; t.ex. utvidgades varseltiden vid tvångsomstationering från sex till tolv månader.

Pilotföreningen gör gällande att parternas överenskommelse av den 21 juni 2004 innebär att gällande kollektivavtal fortsatte att gälla med de justeringar som finns angivna i överenskommelsen. De förändringar som man var överens om enligt avtalet från år 1999 har därmed fortsatt att gälla och sålunda även bestämmelsen i punkten 14 i överenskommelsen.

Sammanfattning av grunderna för talan

Pilotföreningen gör sammanfattningsvis gällande följande. De i målet aktuella visstidsanställningarna står i strid med kollektivavtalet § 6 punkten 6.2. Vidare strider bolagets beslut att i nu omtvistade fall tvångsomstationera piloter mot kollektivavtalet som detta kommit till uttryck i punkten 14 i överenskommelsen av den 25 mars 1999. För dessa kollektivavtalsbrott är bolaget skadeståndskyldigt gentemot piloterna och pilotföreningen. De omtvistade omstationeringsbesluten är inte heller bindande för de berörda piloterna och ska förklaras sakna verkan.

Arbetsgivarparterna

Visstidsanställningarna

Den bakgrundsbeskrivning som har lämnats av pilotföreningen beträffande förhållandena vid bolaget under åren 2004 och 2005 och de åtgärder som vidtogs med anledning därav är riktig.

Anledningen till att bolaget hade fortsatt behov av ett antal piloter som hade sagts upp under år 2005 var att det ännu inte hade bestämts vad som skulle ske med bolagets verksamhet vid Halmstads flygplats. Bakgrunden var att Halmstads kommun, som hade övertagit driften av flygplatsen från Luftfartsverket, ville konkurrera med andra flygplatser genom att satsa på större flygplanstyper än den som bolaget använde, dvs. Fokker 50. Kommunen gav bolaget möjlighet att lösa problemet genom att anlita en operatör som använde större flygplan.

Under tiden då man från bolagets sida letade efter en operatör anställde bolaget piloterna T.L., M.P. och T.D. med tidsbegränsade anställningar. Under september 2006 fann bolaget en operatör att anlita och M.P. och T.D. erhöll då tillsvidareanställningar.

De aktuella visstidsanställningarna träffades med stöd av bestämmelserna i Skywaysavtalet § 6 punkten 6.2 och punkten 5 i överenskommelsen av den 21 juni 2004 samt efter samråd med pilotföreningen vid bolaget. Anställningarna var projektanställningar och grunden för dessa var det ovan omnämnda s.k. Halmstadsprojektet.

Under § 6 punkten 6.2 i kollektivavtalet finns en anmärkning. Det som anges i anmärkningen utgör en exemplifiering av när tidsbegränsade anställningar kan användas.

I 2004 års överenskommelse, punkten 5, anges att projektanställningar kan användas för att minska risker och överbrygga perioder av brist. Med projektanställning avses anställning för viss tid, för viss säsong eller för visst arbete. Avsikten med bestämmelsen är att bolaget ska kunna använda projektanställningar t.ex. vid tillfällen då det är omöjligt för bolaget att överblicka en viss situation. Det kan vara fråga om en anställning som ytterst är beroende av ett beslut av annan och där bolaget inte redan från början kan förutse om behovet av arbete kommer att finnas tills vidare.

Enligt kollektivavtalet § 6 punkten 6.2 tredje stycket ska vid tidsbegränsad anställning samråd ske med pilotföreningens representant vid bolaget. Det finns inga formkrav för hur detta ska gå till. Bolaget och pilotföreningen har regelbundet möten vid vilka bl.a. tas upp sådana frågor som kräver samråd enligt kollektivavtalet. I det aktuella fallet har samråd skett mellan bolaget och pilotföreningens representant Th.D. Pilotföreningen hade vid detta samråd inget att erinra mot de aktuella anställningarna.

Som framgår av protokollet från tvisteförhandlingen framförde pilotföreningen vid den tidpunkten inte någon invändning mot bolagets påstående att samråd hade skett. Pilotföreningen har dock i målet bestritt att samråd har skett. Av protokollet från tvisteförhandlingen framgår vidare att pilotföreningen gjorde gällande endast att bolaget hade brutit mot § 5 a i anställningsskyddslagen i dess dåvarande lydelse genom att ha för många piloter visstidsanställda, däremot inte att bolaget över huvud taget inte hade haft rätt att visstidsanställa piloter enligt kollektivavtalet. Pilotföreningen hade vid den tiden således inga synpunkter på de tidsbegränsade anställningarna i sig.

Omstationeringarna

Pilotföreningens redogörelse för omständigheterna kring de i målet aktuella omstationeringarna är riktig. Pilotföreningen har gjort gällande att omstationeringarna strider mot bestämmelsen i punkten 14 i överenskommelsen av den 25 mars 1999. Arbetsgivarparterna bestrider att denna bestämmelse var gällande vid tiden för bolagets beslut. Frågan om omstationeringar regleras endast av bestämmelserna i bilaga F i kollektivavtalet. Bolaget har fattat de aktuella omstationeringsbesluten med stöd av reglerna i § 3 i bilagan.

Bakgrunden till 1999 års överenskommelse var att bolaget vid den aktuella tiden expanderade kraftigt och hade ett stort behov av kaptener. Det fanns därför ett behov av att göra vissa förändringar i kollektivavtalet i syfte att underlätta rekryteringen av kaptener. Genom överenskommelsen öppnades möjligheten att bl.a. placera in externt rekryterade kaptener på högre lönenivåer i avtalet. Avsikten var att innehållet i överenskommelsen skulle tas in i den samlade kollektivavtalstexten men detta skedde inte och bestämmelserna kom i stället att, med samma löptid och uppsägningstid, gälla tillsammans med innehållet i det tryckta kollektivavtalet. Avtalet, med detta samlade innehåll, har i vart fall i två omgångar fram till år 2004 sagts upp av pilotföreningen och sedan prolongerats.

År 2004 träffade parterna ett helt nytt kollektivavtal. Arbetsgivarparterna bestrider pilotföreningens påstående att det var fråga om en prolongering när avtalet träffades. Inför avtalsförhandlingarna var parterna överens om att avtalet skulle omarbetas och att samtliga gällande bestämmelser skulle samlas på ett ställe. Det fanns sedan tidigare en del överenskommelser som löpte vid sidan av det egentliga kollektivavtalet och som nu infördes i avtalet. I stort sett alla punkter som fanns med i 1999 års överenskommelse fördes in i kollektivavtalet, t.ex. punkten 4 om utbildningskontrakt. Den nu omtvistade bestämmelsen i punkten 14 fördes däremot inte in i det nya avtalet. De punkter som inte kom med i avtalet skulle inte gälla fortsättningsvis. I maj 2004 träffade parterna överenskommelse om löneökningar och den 21 juni 2004 träffade man överenskommelse om övriga ändringar i avtalet.

Sedan år 1999 har flera omstationeringar av piloter genomförts utan att pilotföreningen har haft några invändningar mot det. Den 25 januari 2006 ägde ett biddingsmöte rum där bolaget informerade pilotföreningen om de nu aktuella omstationeringarna. Av mötesprotokollet framgår att pilotföreningen i vart fall vid denna tidpunkt inte hade några invändningar mot besluten. Det var

först genom förhandlingsframställan av den 12 februari 2006 som bolaget fick klart för sig att pilotföreningen gjorde gällande att omstationeringarna stred mot 1999 års överenskommelse.

Sammanfattning av grunderna för bestridandet

Sammanfattningsvis gör arbetsgivarparterna gällande följande. De i målet aktuella visstidsanställningarna har varit tillåtna enligt § 6 punkten 6.2 i kollektivavtalet och punkten 5 i överenskommelsen den 21 juni 2004 samt genom det samråd som skett mellan parterna. Omstationeringarna har varit tillåtna enligt reglerna i kollektivavtalets bilaga F. Den av pilotföreningen åberopade punkten 14 i överenskommelsen den 25 mars 1999 har upphört att gälla under år 2004 då Skywaysavtalet förhandlades om i sin helhet. Pilotföreningens yrkanden kan alltså inte bifallas. I fråga om yrkandet att bolagets beslut om omstationeringarna ska förklaras sakna verkan kan tilläggas att det inte varit fråga om ogiltiga överenskommelser samt att det i alla händelser inte är visat att arbetstagarna genom besluten fått andra anställningar.

Domskäl

Tvisten

Arbetsdomstolen har i målet att ta ställning till innebörden av de kollektivavtalsbestämmelser som gäller mellan parterna i fråga om tidsbegränsade anställningar samt omstationeringar.

Den ena tvistefrågan gäller om de tidsbegränsade anställningar som piloterna T.L., M.P. och T.D. har haft vid bolaget under år 2005 och år 2006 varit tillåtna enligt Skywaysavtalet § 6 punkten 6.2 och punkten 5 i parternas överenskommelse av den 21 juni 2004. Arbetsgivarparterna har gjort gällande att så är fallet medan pilotföreningen har hävdats motsatt ståndpunkt.

Den andra tvistefrågan är om bolagets beslut att under år 2006 omstationera piloterna O.H., D.N., C.S., R.W. och J.J. har varit förenliga med mellan parterna gällande kollektivavtal. Arbetsgivarparterna har gjort gällande att omstationeringarna har varit tillåtna enligt bestämmelserna i bilaga F till Skywaysavtalet medan pilotföreningen hävdats att omstationeringarna strider mot bestämmelsen i punkten 14 i en överenskommelse av den 25 mars 1999. Enligt pilotföreningen har den gällt som kollektivavtal vid tiden för bolagets beslut om omstationeringar. Arbetsgivarparterna har på sin sida bestritt att sistnämnda bestämmelse var gällande som kollektivavtal vid den aktuella tiden.

Utredningen

Arbetsdomstolen har hållit huvudförhandling i målet. Vid denna har på begäran av pilotföreningen hållits förhör upplysningsvis med generalsekreteraren i pilotföreningen M.R. samt med ordföranden i pilotföreningens Skywayssektion Th.D. På arbetsgivarparternas begäran har hållits vittnesförhör med tidigare verkställande direktören i bolaget M.W., tidigare

vice verkställande direktören i bolaget P.K., förhandlingschefen hos Flygarbetsgivarerna J.B. samt P.P., bolaget. Parterna har även åberopat skriftlig bevisning.

De tidsbegränsade anställningarna

Arbetsgivarparterna har anfört att anledningen till att T.L:s, M.P:s och T.D:s anställningar tidsbegränsades var det s.k. Halmstadsprojektet. Bakgrunden var enligt arbetsgivarparterna följande. Halmstads kommun hade vid den aktuella tiden förvärvat och tagit över driften av flygplatsen i Halmstad. Kommunen hade som krav att trafiken mellan Arlanda och Halmstad fortsättningsvis skulle ske med jetflygplan i stället för med de propellerdrivna Fokker 50 som bolaget använde. Under tiden då förhandlingar fördes med kommunen och i avvaktan på definitiva besked om bolagets fortsatta verksamhet i Halmstad hade bolaget alltjämt behov av bland annat de nu aktuella piloterna för att kunna upprätthålla trafiken på linjen mellan Arlanda och Halmstad.

Som Arbetsdomstolen har uppfattat saken har pilotföreningen inte ifrågasatt den av arbetsgivarparterna och deras förhörspersoner angivna bakgrundsbeskrivningen i sig. Arbetsdomstolen har således att göra sin bedömning av om de omtvistade visstidsanställningarna har varit förenliga med kollektivavtalsreglerna utifrån angivna omständigheter. Till denna beskrivning kan dock tilläggas att det har framkommit att de berörda piloterna inte arbetade enbart på linjen Arlanda–Halmstad utan deltog på sedvanligt sätt, som övriga anställda piloter, i bolagets flygproduktion över hela landet. Vidare framgår av P.P:s uppgifter att anledningen till att just dessa tre, som då var uppsagda, erbjöds de tidsbegränsade anställningarna var deras senioritetsställning.

Arbetsgivarparterna har till stöd för att anställningarna varit tillåtna åberopat bestämmelsen i § 6 punkten 6.2 i Skywaysavtalet och bestämmelsen i punkten 5 i parternas överenskommelse av den 21 juni 2004. Arbetsgivarparterna har även åberopat den omständigheten att bolaget inför anställningarna har samrått med pilotföreningen vid bolaget i enlighet med vad som anges i Skywaysavtalet punkten 6.2 tredje stycket. Som Arbetsdomstolen har förstått det gör arbetsgivarparterna med sistnämnda omständighet inte gällande att anställningarna har varit tillåtna redan av det skälet att samråd har skett, utan denna omständighet får antas ha åberopats för att visa att pilotföreningen vid den aktuella tiden delade bolagets bedömning att anställningarna var förenliga med gällande kollektivavtalsbestämmelser. Parterna är i målet dock oense i frågan om samråd har skett. Arbetsdomstolen finner emellertid inte anledning att ta ställning till denna fråga utan övergår till att pröva innebörden av de av arbetsgivarparterna åberopade bestämmelserna i sak.

Enligt bestämmelsen i punkten 6.2 i Skywaysavtalet får anställningar för viss tid, viss säsong eller visst arbete användas om arbetsuppgifternas särskilda beskaffenhet föranleder sådan anställning. Vidare får anställning för viss tid användas för att avlasta tillfällig arbetstopp vid företaget. Under bestämmelsen finns en anmärkning där det anges att bestämmelsen kan tillämpas

exempelvis vid öppnande av en ny destination. I bestämmelsen i punkten 5 i 2004 års överenskommelse anges att bl.a. projektanställningar kan användas för att minska risker och/eller överbrygga perioder av brist.

Parterna synes vara ense om att bestämmelsen i punkten 5 i parternas överenskommelse av den 21 juni 2004 gäller som kollektivavtal mellan parterna vid sidan av den tryckta avtalstexten med anställnings- och lönevillkoren för bolagets piloter. Bestämmelsen får därmed, såvitt avser tidsbegränsade anställningar, anses utgöra en komplettering till huvudregeln om sådana anställningar i punkten 6.2 i kollektivavtalet. Även om parterna är oense om den närmare innebörden av bestämmelsen i punkten 5 i 2004 års överenskommelse synes de i varje fall vara ense om att den i någon mening innebär en utvidgning av tillämpningsområdet enligt punkten 6.2 i kollektivavtalet.

I första hand är det vad parterna gemensamt har åsyftat vid kollektivavtalets tillkomst som bestämmer dess innehåll. Den utredning som har förebringats ger dock inte stöd för att fastställa någon gemensam ursprunglig partsavsikt hos kollektivavtalsparterna om innebörden av bestämmelsen i punkten 6.2. Utredningen ger inte heller hållpunkter för att fastställa någon gemensam partsavsikt i fråga om den närmare innebörden av bestämmelsen i punkten 5 i 2004 års överenskommelse. Det finns följaktligen inte heller stöd för att parterna gemensamt har haft den av pilotföreningen hävdade inställningen att bestämmelsen är avsedd att tillämpas enbart i samband med expansionsåtgärder från bolagets sida.

Arbetsdomstolen får därmed ta ställning till frågan om de omtvistade visstidsanställningarna haft stöd i parternas kollektivavtal utifrån en tolkning av framför allt avtalsbestämmelsernas ordalydelse och struktur.

Enligt första stycket i punkten 6.2 i Skywaysavtalet får, som tidigare angetts, anställning för viss tid, viss säsong eller visst arbete ske när arbetsuppgifternas särskilda beskaffenhet föranleder sådan anställning. Begränsningen till arbetsuppgifternas särskilda beskaffenhet kan göra att det ter sig tveksamt om de omtvistade anställningarna, som ostridigt innebar att piloterna på sedvanligt sätt deltog i bolagets flygproduktion över hela landet, kunnat ingås med stöd enbart av den regeln. Det är å andra sidan inte helt lätt att se i vilka situationer visstidsanställning enligt bestämmelsen skulle vara möjlig om avgörande vikt fästs vid uttryckssättet arbetsuppgifternas särskilda beskaffenhet, eftersom avtalet enbart gäller för hos bolaget anställda piloter.

Enligt andra stycket får anställning för viss tid även ske vid tillfällig arbetstopp. Det kan enligt Arbetsdomstolens mening inte här vara fråga om anställningar av detta senare slag. Det har inte heller gjorts gällande av arbetsgivarparterna. De har däremot pekat på anmärkningen till punkten 6.2 och framhållit att den ger ett vidgat utrymme för visstidsanställningar. Från pilotföreningen har hävdats att den tar sikte enbart på nya kaptenstjänster på sätt anges i anmärkningens andra stycke. Ordalydelsen ger enligt Arbetsdomstolens mening utrymme för skilda tolkningar. Ordet ”exempelvis” antyder att hänvisningen till nya kaptenstjänster endast utgör en exemplifiering av alla situationer när tidsbegränsad anställning kan komma i fråga. Å

andra sidan kan bestämmelsen läsas så att ordet exempelvis syftar enbart på ”ny destination”. Det skulle då innebära att anmärkningen ger ett ökat utrymme enbart för tidsbegränsade kaptensanställningar i skilda situationer där en tidsbegränsning av anställningarna inte skulle kunna ske med direkt tillämpning av bestämmelserna i punkten 6.2.

Enligt Arbetsdomstolens mening är det emellertid inte nödvändigt att ta ställning till om anställningarna kunnat ske enbart med stöd av bestämmelserna i 6.2. Arbetsgivarparterna har nämligen även gjort gällande att anställningarna är förenliga med bestämmelsen i punkten 5 i överenskommelsen den 21 juni 2004. Som anförts tidigare syns parterna vara överens om att den bestämmelsen innebär en viss utvidgning av möjligheterna till tidsbegränsade anställningar i förhållande till reglerna i 6.2. Beskrivningen i punkten 5 av det ändamål för vilket bl.a. projektanställningar enligt den bestämmelsen kan användas, nämligen för att minska risker och/eller överbrygga perioder av brist, synes enligt sin ordalydelse väl täcka in den situation som är aktuell här och som har beskrivits som det s.k. Halmstadsprojektet. Frågan är då om det ligger någon särskild begränsning i det förhållandet att det i bestämmelsen talas om projektanställningar. När det gäller det närmare innehållet i de omtvistade anställningarna har någon annan utredning än de aktuella anställningskontrakten inte förebringats. Av dessa kontrakt framgår inget annat, såvitt nu är av intresse, än att det i utrymmet för anställningstyp har kryssats i den förtryckta rutan ”viss tid”. Några motsvarande rutor för ”viss säsong”, ”visst arbete” eller ”projektanställning” finns inte. Enligt domstolens mening kan vad som sålunda framkommit om innehållet i anställningskontrakten inte anses medföra att anställningarna därmed inte är sådana projektanställningar som avses i bestämmelsen. Även om de berörda piloterna, som tidigare anförts, på sedvanligt sätt deltagit i produktionen har framkommit att de dock anställdes just för att trafiken på linjen Arlanda–Halmstad skulle kunna upprätthållas i avvaktan på besked om inriktningen av den framtida verksamheten. Det förhållandet att enligt bestämmelsen projektanställning kan användas i samma situationer som bl.a. inhyrning av piloter talar enligt domstolens mening också mot att uttryckssättet här skulle ha någon särskilt inskränkande innebörd utöver vad som följer av att anställningsformen ska kunna användas för att minska risker och/eller överbrygga perioder av brist. Till förmån för den här tolkningen talar också att pilotföreningen under de tvisteförhandlingar som fördes om de nu omtvistade och andra tidsbegränsade anställningar inte påtalade att anställningarna som sådana saknade stöd i kollektivavtalet. De angreps i stället från helt andra utgångspunkter.

Det anförda leder enligt Arbetsdomstolens mening till slutsatsen att de omtvistade anställningarna inte kan anses ha stått i strid med parternas kollektivavtal. Pilotföreningens talan i den här delen kan alltså inte bifallas.

Omstationeringarna

Det synes ostridigt att besluten om omstationering i de nu omtvistade fallen skett i en sådan situation att de i och för sig stått i strid med bestämmelsen i punkten 14 i uppgörelsen den 25 mars 1999. Avgörande för frågan om bolaget brutit mot bestämmelsen är därmed om den, som pilotföreningen gör gällande, alltså har gällt som kollektivavtal mellan parterna vid tidpunkten för omstationeringsbesluten.

Parterna synes ense om att uppgörelsen tidigare gällde som kollektivavtal dem emellan. Av vad förhörspersonerna har berättat har följande framkommit om bakgrunden till uppgörelsen. Anställnings- och lönevillkoren för bolagets piloter reglerades vid den aktuella tiden av det Skywaysavtal som gällde för tiden den 1 april 1998–31 mars 2000. Bolaget hyste planer på en utvidgning av verksamheten. Detta krävde att bolaget även kunde rekrytera externa, färdigutbildade piloter, vilket dock starkt försvårades av lönesystemet i kollektivavtalet som innebar att nya piloter fick börja på lägsta lönenivå. Bolaget tog då initiativet till att åstadkomma avtalsförändringar på denna punkt. Pilotföreningen ställde sig inte avvisande till detta utan passade i sin tur på att föra fram ett antal egna önskemål. Dessa gällde bl.a. den reglering som sedan kom att ingå i uppgörelsen under punkten 14. Parterna blev överens och uppgörelsen skrevs under den 25 mars 1999. Den började gälla från den 1 april samma år.

Parterna är vidare ense om att tanken var att innehållet i uppgörelsen skulle föras in i själva kollektivavtalstexten. Detta framgår också direkt av innehållet i uppgörelsen. Något sådant införande i själva kollektivavtalet av innehållet i uppgörelsen kom emellertid inte att ske. Det synes dock som om bestämmelserna i uppgörelsen kom att gälla och tillämpas av parterna tillsammans med 1998 års avtal. Av utredningen har vidare framkommit att detta avtal inte heller kom att ersättas med något nytt avtal när det löpte ut utan kom att förlängas i omgångar ända tills avtalsförhandlingarna inför det som kom att bli 2004 års avtal avslutades.

Av de uppgifter som de förhörspersoner som arbetsgivarparterna åberopat har lämnat om förhandlingarna som föregick avtalet år 2004 har sammanfattningsvis följande framkommit. Förhandlingarna syftade till att kollektivavtalet helt skulle omarbetas. Man skulle börja från början och det som skulle gälla framgent skulle samlas i ett nytt avtal. Avtalsförändringarna skedde successivt. Ett nytt löneavtal träffades i maj 2004. Sedan följde bl.a. den i målet åberopade överenskommelsen av den 21 juni 2004. Den innebar bl.a. att parterna enades om en ny bilaga F. Sedermera samlades förhandlingsresultatet till ett komplett avtal som signerades den 8 september samma år. Det var dessa regler, som också tagits in i 2004 års avtalstryck, som därefter skulle gälla. Dokumentet med uppgörelsen från år 1999 var inte särskilt ”uppe på bordet”.

M.R. har om förhandlingarna uppgett att vad man kom överens om den 21 juni 2004 inte egentligen påverkade ”gamla” överenskommelser. Vad man gjorde var enligt honom att ändra bilaga F, som sedan också fördes in i det

tryckta avtalet, medan annat, som uppgörelsen från år 1999, fortsatte att gälla vid sidan av ”avtalsboken” också i de delar som inte togs in där. Han har inte kunnat ange något otvetydigt skäl till att vissa bestämmelser i den uppgörelsen numera finns även i den sammanställda, tryckta, avtalstexten medan annat, som den omtvistade punkten 14, inte finns där.

Enligt Arbetsdomstolens mening går det visserligen inte av utredningen i målet att få någon entydig bild av hur avtalsförhandlingarna kring 2004 års avtal avlöpte och om vad som då avhandlades. Klart är dock att innehållet i vissa av bestämmelserna i 1999 års uppgörelse, som inte hade funnits med i avtalstrycket från år 1998, kom att inarbetas i 2004 års avtalstext. Bestämmelserna om omstationering finns i bilaga F till avtalet. Denna bilaga fick ostridigt delvis nytt innehåll i 2004 års avtal i förhållande till den text som ingick i 1998 års avtalstryck. Däremot togs alltså i den nya bilagan inte in några regler som motsvarar bestämmelsen i den omtvistade punkten 14.

Sammanfattningsvis framgår av det anförda att reglerna i uppgörelsen från år 1999 kommit att tillämpas som ett komplement till avtalstexten i 1998 års avtal och att detta avtal sedermera ersatts av 2004 års avtalstext där även vissa delar av bestämmelserna i 1999 års uppgörelse återfinns medan andra utelämnats. Mot den här bakgrunden finner Arbetsdomstolen att avtalet 2004 måste anses ha ersatt inte bara reglerna i 1998 års avtalstext utan även den kompletterande texten i uppgörelsen från år 1999. Den omtvistade regeln i punkten 14 har alltså inte gällt vid tidpunkten för omstationeringsbesluten.

Bolaget har därmed inte handlat i strid med kollektivavtalet när det beslutade om de omtvistade omstationeringarna. Pilotföreningens talan ska därför ogillas även i denna del.

Sammanfattning och rättegångskostnader

Arbetsdomstolens ställningstaganden i det föregående innebär att pilotföreningens talan helt ska ogillas. Enligt huvudregeln om förklarande parts skyldighet att ersätta motparten för rättegångskostnader ska pilotföreningen därmed ersätta arbetsgivarparterna för deras kostnader. Pilotföreningen har emellertid anført att en betydande del av pilotföreningens kostnader har rört arbetsgivarparternas yrkande om avvisning av föreningens talan angående visstidsanställningarna och framhållit att detta yrkande avslagits av domstolen i ett särskilt beslut. Eftersom Arbetsdomstolen avslagit yrkandet om avvisning har målet i den delen inte heller avgjorts genom det särskilda beslutet. Talan har således prövats även i den delen och, som framgått, avgjorts till pilotföreningens nackdel. Det förhållandet att arbetsgivarparterna inte har haft framgång med sin invändning om rättegångshinder i denna del innebär enligt Arbetsdomstolens mening inte att det finns grund för att frånga huvudregeln om förklarande parts ansvar för motpartens rättegångskostnad. På grund härav och då det inte heller finns skäl att med tillämpning av bestämmelserna i 18 kap. 6 § rättegångsbalken göra en annan fördelning av kostnaderna ska pilotföreningen åläggas att svara för arbetsgivarparternas rättegångskostnader. Det yrkade beloppet som sådant är inte tvistigt.

Domslut

1. Arbetsdomstolen avslår Svensk Pilotförenings talan.
2. Svensk Pilotförening ska ersätta Flygarbetsgivarna och Skyways Express AB för rättegångskostnader med etthundrafemtiotusen (150 000) kr, avseende ombudsarvode, jämte ränta enligt 6 § räntelagen från dagen för denna dom till dess betalning sker.

Ledamöter: Carina Gunnarsson, Ulla Erlandsson, Berndt Molin, Karl Olof Stenqvist, Peter Ander, Inger Efraimsson och Lars E. Rabenius. Enhälligt.

Sekreterare: Stefan Lundstig