ARBETSDOMSTOLEN

Dom nr 9/08
Mål nr A 152/06

Sammanfattning

Fråga om kollektivavtalsbrott och brott mot reglerna om tolkningsföreträde enligt 33 § medbestämmandelagen. Arbetsdomstolen har funnit att en överenskommelse i ett protokoll från en förhandling enligt 11 § medbestämmandelagen inte utgör ett kollektivavtal eftersom arbetsgivaren får anses ha saknat avtalsavsikt och motparterna inte heller haft anledning att anta arbetsgivaren haft sådan avsikt. Arbetsgivaren har inte heller haft skyldighet att iaktta av motparterna hävdat tolkningsföreträde eftersom något kollektivavtal med föreskrifter om medbestämmanderätt inte visat sig föreligga.

Postadress
Box 2018
103 11 STOCKHOLM
Besöksadress
Stora Nygatan 2 A och B

Telefon
08-617 66 00
Telefax
08-617 66 15

kansliet@arbetsdomstolen.se
www.arbetsdomstolen.se

ARBETSDOMSTOLEN DOM Dom nr 9/08
2008-01-30 Mål nr A 152/06
Stockholm

KÄRANDE
1. Dansk Pilotforening, Kastruplundgade 13, 2770 KASTRUP, Danmark
2. Norske SAS-Flygeres Forening, Oksenoysteien 2, 1366 LYSAKER, Norge
3. Svensk Pilotförening, Box 1139, 111 81 STOCKHOLM
Ombud för 1-3: advokaten Tom Johansson, Advokatfirman Nilsson & Co, Box 7761, 103 96 STOCKHOLM

SVARANDE
1. Flygarbetsgivarna, Box 5384, 102 49 STOCKHOLM
2. Scandinavian Airlines System, 195 87 STOCKHOLM
Ombud: chefsjuristen Pia Schöldström och arbetsrättsjuristen Eva Glückman, TransportGruppen TGS Service AB, adress se 1 ovan

SAKEN
Skadestånd på grund av kollektivavtalsbrott m.m.

Bakgrund

Mellan Scandinavian Airlines System (SAS), som är medlem i Flygarbetsgivarna, och Dansk Pilotforening, Norske SAS-Flygeres Forening och Svensk Pilotförening (pilotföreningarna) gäller sedan länge varandra i allmänhet avlösande kollektivavtal.

Sedan år 1951 har SAS drivit sin flygtrafikrörelse i det som kommit att kallas konsortiet Scandinavian Airlines System. I grunden finns ett konsortieavtal (aktieägaravtal) mellan tre bolag, SAS Danmark A/S, SAS Norge AS och SAS Sverige AB. Sedan år 2001 äger SAS AB dessa tre bolag.

Den 14 januari 1989 träffades mellan SAS och pilotföreningarna ett avtal benämnt ”Intentionsavtal” rörande SAS Commuter (SC), se domsbilaga 2. SC var ett systerkonsortium till SAS avseende regional flygtrafik, som upphörde och integrerades i SAS verksamhet år 2004, varvid samtliga piloter vid SC överfördes till SAS. I intentionsavtalet fanns en punkt 3 som behandlade SC:s verksamhetsområde och i vars femte stycke det angavs att moderbolagen och SC inte kommer att ”upprätta andra flygbolag i Skandinavien”.

Under våren 2004 påbörjade SAS en omstruktureringsprocess som bl.a. syftade till att självständiga bolag för den s.k. kortlinjetrafiken skulle etableras i Danmark, Norge och Sverige. Lokala förhandlingar mellan SAS och pilotföreningarna enligt 11 § medbestämmandelagen fördes i denna fråga under februari och mars 2004 och slutfördes den 31 mars 2004. I protokollet från förhandlingarna (fortsättningsvis förhandlingsprotokollet), se domsbilaga 3, finns

i 5 § antecknat att parterna mot bakgrund av vad som förekommit vid förhandlingen träffade en överenskommelse rörande den av SAS föreslagna bolagiseringen innebärande bl.a. att denna skulle ske med fortsatt anställning av piloterna i konsortiet och med bibehållande av senioritetslistan och den s.k. gröna boken, dvs. den mellan parterna gällande kollektivavtalssamlingen. I 5 § anges vidare att en arbetsgrupp bl.a. skulle utreda vissa följder av piloternas anställning i nationella bolag och att SAS ägde påkalla förhandling med pilotföreningarna avseende anställningstillhörigheten för piloterna i respektive nationellt bolag.

År 2004 skedde därefter en omstrukturering av SAS som bl.a. innebar att självständiga bolag etablerades i Danmark, Norge och Sverige. Piloterna var dock, såsom tidigare, fortsatt anställda i konsortiet. De norska piloterna i SAS fick dock den 31 december 2004, på grund av samgåendet med Braathens AS, en konstruktion med dubbelanställningar, dvs. anställning såväl i det självständiga nationella bolaget som i SAS-konsortiet.

I januari 2006 påkallade SAS förhandlingar enligt 11 § medbestämmandelagen angående avsikten att fortsätta den bolagiseringsprocess som hade påbörjats år 2004 och fatta beslut om att piloterna skulle vara anställda i det bolag den enskilde piloten arbetade i. Pilotföreningarna motsatte sig de tilltänkta besluten och påstod att parterna genom den överenskommelse som fanns i 5 § i förhandlingsprotokollet hade träffat kollektivavtal med innebörd att piloterna även fortsättningsvis skulle vara anställda i SAS-konsortiet.

Den 14 februari 2006 beslöt dock SAS, efter genomförda MBL-förhandlingar, om verksamhetsövergång till de nationella bolagen med verkan från den 1 mars 2006, vilket bl.a. innebar att kortlinjepiloternas anställningar överfördes till de nya bolagen. I samband med detta lämnade pilotföreningarna en skrivelse till SAS, i vilken de åberopade tolkningsföreträde enligt 33 § medbestämmandelagen. Skrivelsen har följande lydelse.

> År 1989 träffades det s.k. intentionsavtalet (Gröna boken 13:37). Avtalets innebörd är bl.a. att SAS inte äger upprätta andra flygbolag i Skandinavien eller bedriva verksamhet på annat sätt än som framgår av avtalet.
>
> Genom avtal i protokoll (2004-02 – 03) har parterna på visst närmare sätt preciserat på vilket sätt SAS äger bedriva flygverksamhet i Skandinavien.
>
> De nämnda avtalen utgör var för sig och tillsammans avtal om medbestämmande. Avtalen innebär förbud för SAS att utan ny överenskommelse med pilotföreningarna bedriva verksamhet på annat sätt än som framgår av avtal i protokollet.
>
> Då tvist har uppstått om avtalens rätta tolkning och innebörd lägger pilotföreningarna härmed tolkningsföreträde i enlighet med 33 § MBL. SAS äger därför inte rätt att fatta beslut om eller verkställa beslut om att överföra piloter till nationella bolag eller i övrigt bedriva verksamhet på det sätt SAS överväger.

Tolkningsföreträdet har inte iakttagits av SAS. Enligt SAS har det inte träffats några sådana medbestämmandeavtal som pilotföreningarna påstod och det har därför inte funnits grund för tolkningsföreträdet.

Parterna har tvisteförhandlat utan att kunna enas.

Yrkanden m.m.

Pilotföreningarna har yrkat att Arbetsdomstolen ska förplikta SAS att till var och en av dem utge ett allmänt skadestånd på 5 000 000 kr jämte ränta enligt 6 § räntelagen från dagen för delgivning, den 8 augusti 2006, till dess full betalning sker.

Flygarbetsgivarna och SAS har bestritt käromålet i dess helhet. Inget skadeståndsbelopp har vitsordats såsom skäligt i sig. Sättet att beräkna ränta har vitsordats.

Parterna har yrkat ersättning för sina rättegångskostnader.

Till utveckling av talan har parterna anfört i huvudsak följande.

Pilotföreningarna

Under år 2003 väcktes idén i SAS att kortlinjetrafiken skulle bedrivas i nationella bolag. På grund av innehållet i intentionsavtalet från den 14 januari 1989, i vilket det angetts att moderbolagen och SC inte skulle upprätta andra flygbolag i Skandinavien, var det dock nödvändigt för SAS att vara överens med de tre pilotföreningarna inför denna planerade bolagisering.

Som en förutsättning för att SAS med föreningarnas gillande skulle ges rätt att etablera SC, som var ett oberoende konsortium för regional flygtrafik, försäkrade SAS att det endast var detta nya konsortium för regionaltrafik som SAS skulle bilda. Detta åtagande av SAS finns i intentionsavtalet i det stycke som anger att moderbolagen och SC inte kommer att upprätta andra flygbolag i Skandinavien. Avtalstiden skulle följa kollektivavtalets eller den s.k. gröna bokens giltighet och uppsägningstid. I och med intentionsavtalet fanns det ett rättsligt hinder för SAS att etablera nya flygbolag utan att pilotföreningarna gick med på detta. När SAS under år 2003 ville genomföra bolagiseringen var därför SAS tvunget att komma överens med pilotföreningarna om detta. Strukturförhandlingar om bl.a. bolagiseringen satte igång efter nyår 2004. Under samma tidsperiod pågick parallellt kollektivavtalsförhandlingar om avtalet K04.

Av protokollet från förhandlingarna, som fördes under februari och mars 2004, framgår att pilotföreningarna var principiellt positiva till att en bolagisering skulle ske (3 § första stycket). Pilotföreningarna hade dock vissa synpunkter på bolagiseringen och ställde vissa villkor, som bl.a. gällde piloternas anställningsform och förhållanden rörande AOC (Air Operator Certificate, ett flygdriftstillstånd för passagerartrafik). Det framgår av 3 § andra stycket i förhandlingsprotokollet att pilotföreningarna framförde att de kände viss oro för att bolagiseringen skulle kunna medföra att pilotkåren splittrades, att det skulle uppstå internkonkurrens i koncernen och att piloternas jobbtrygghet skulle minska. SAS ville etablera bolagen och piloterna skulle vara anställda i respektive bolag och respektive bolag skulle vara kollektivavtalsbärande part. Det svenska bolaget skulle således avtala med Svensk Pilotförening, det

danska bolaget med Dansk Pilotforening och det norska med Norske SAS-Flygeres Forening. I Norge hade köpet av Braathens redan lett till att det fanns ett särskilt AOC för det norska bolaget. Pilotföreningarna noterade de särskilda villkoren i Norge och sade ja till bolagiseringen under de förutsättningar som anges i 3 § andra stycket i förhandlingsprotokollet, nämligen följande. ”...(N)ytt sällskap etableras i NO med eget AOC. De bolagiserade sällskapen SAS SE, SAS DK samt Intercont drivs under det gemensamma SAS AOC, tillhörande SAS Konsortiet. Vidare förutsätter pilotföreningarnas godkännande, att piloterna, tills eventuellt annat överenskommes fortsätter att vara anställda i konsortiet, att enighet uppnås om den gemensamma avtalsrätten, att enighet uppnås om den gemensamma senioritetslistan, samt att enighet uppnås om BU-integrationen”. ”BU-integrationen” avsåg problematiken kring uppköpet av Braathens.

Den 31 mars 2004 blev parterna överens och överenskommelsen antecknades i 5 § i förhandlingsprotokollet. Överenskommelsen innebar att pilotföreningarna accepterade omstruktureringen av SAS-konsortiet på i förhandlingen angivet sätt, och att parterna därför var ense om att denna skulle ske med 2 AOC, med fortsatt anställning av piloterna i konsortiet, och med bibehållande av senioritetslistan och gröna boken. Det framgår vidare att parterna var ense om att tillsätta en gemensam arbetsgrupp med externa experter på arbetsrätt med syfte att utreda vissa frågor. Utredningen skulle vara klar senast den 24 maj 2004. Det anges slutligen att parterna var ense om att SAS ägde rätt att påkalla förhandling med pilotföreningarna avseende anställningstillhörighet för piloterna i respektive nationella bolag. I 6 § förhandlingsprotokollet anges att förhandlingen avslutas i enighet.

Den enda egentliga förhandlingsfrågan vid tillfället var bolagiseringen.

I oktober 2004 påbörjades verksamheten i de nya dotterbolagen i SAS-konsortiet, dvs. i SAS Scandinavian Airlines Danmark A/S och SAS Scandinavian Airlines Sverige AB. Till dessa dotterbolag kom endast försäljningsverksamheten att föras över. Piloterna och flygverksamheten var kvar i konsortiet.

I början av år 2006 fick piloterna besked från SAS om att de skulle föras över till de nationella bolagen. Detta ledde till starka reaktioner från piloterna eftersom piloterna ansåg att det fanns en överenskommelse om att så inte skulle ske. Piloterna i Danmark inledde en strejk.

Den 14 februari 2006 genomförde parterna en av SAS begärd förhandling. I 1 § andra stycket i protokollet från denna förhandling anges att J.D. redogjorde för det tilltänkta beslutet om verksamhetsöverlåtelse, vilket bl.a. innebar att anställningstillhörigheten för danska respektive svenska kortlinjepiloter skulle övergå till SAS Danmark respektive SAS Sverige. Av 2 § samma protokoll framgår att pilotföreningarna påtalade, liksom vid lokal förhandling i frågan, att man inte ansåg att detta var en fråga som SAS ensidigt kunde besluta om och att den därför inte heller kunde förhandlas enligt 14 § medbestämmandelagen. Enligt 4 § i detta protokoll förtydligade J.D. att det inte var aktuellt med dubbla anställningar för berörda svenska och danska kortlinjepiloter efter verksamhetsövergången. Av 5 § framgår att pilotföre-

ningarna gjorde gällande att SAS inte ensidigt kunde fatta de aktuella besluten på grund av att intentionsavtalet och förhandlingsprotokollet var för sig och tillsammans utgjorde medbestämmandeavtal och att pilotföreningarna vid tvist om innebörden av sådana avtal hade tolkningsföreträde enligt 33 § medbestämmandelagen. För att det inte skulle råda någon tvekan om pilotföreningarnas uppfattning överlämnades ett skriftligt meddelande om tolkningsföreträdet till SAS samma dag, den 14 februari 2006.

SAS tog dock ingen hänsyn vare sig till föreningarnas ståndpunkter vad gäller ingångna avtal och innebörden av dessa eller till deras hänvisning till sitt lagligen grundade tolkningsföreträde. SAS beslutade i stället att föra över de omtvistade anställningarna liksom förhandlingsmandatet gällande nytt kollektivavtal till de nationella bolagen med verkan från den 1 mars 2006.

SAS skickade den 22 februari 2006 ett brev till piloterna med information om att SAS-konsortiets svenska kortlinjeverksamhet per den 1 mars 2006 skulle komma att övergå till SAS Scandinavian Airlines Sverige AB. I brevet angavs bl.a. att bytet av arbetsgivare skulle komma att ske i enlighet med anställningsskyddslagens och medbestämmandelagens regler för övergång av verksamhet och att bytet av arbetsgivare i sig inte skulle medföra någon förändring av piloternas löne- och anställningsvillkor. Kollektivavtalet – inklusive senioritetslistan – skulle fortsätta att gälla.

Enligt pilotföreningarnas uppfattning har SAS och pilotföreningarna träffat avtal under de förhandlingar som avslutades den sista mars 2004 om att piloternas anställningar, till dess annat överenskommits, ska vara kvar i konsortiet. Överenskommelsen är skriftligen avfattad i ett protokoll som justerats av parterna, och den uppfyller därmed förutsättningarna i 23 § medbestämmandelagen för ett kollektivavtal. Avtalet får därför kollektivavtalets rättsverkningar. Pilotföreningarna anser att SAS genom att ensidigt föra över anställningarna till de nationella bolagen har brutit mot avtalet och ådragit sig skadeståndsskyldighet gentemot föreningarna. SAS har även brutit mot 33 § medbestämmandelagen i och med att SAS inte respekterat föreningarnas tolkningsföreträde.

Även om Arbetsdomstolen skulle komma fram till en annan uppfattning beträffande frågan om SAS ingått kollektivavtal och brutit mot detta har SAS i vart fall brutit mot 33 § medbestämmandelagen. SAS har varit skyldigt att respektera tolkningsföreträdet eftersom detta inte har framställts i ond tro.

Den 19 maj 2006, i samband med kollektivavtalsförhandlingarna 2006, träffades ett avtal om dubbelanställningar för piloterna efter att föreningarna framställt krav om detta.

Arbetsgivarparterna

Intentionsavtalet, som ostridigt är ett kollektivavtal, träffades mellan parterna den 14 januari 1989. Avtalet är ett avsiktsavtal. Att det i avtalet anges att moderbolagen och SC inte kommer att upprätta andra flygbolag i Skandinavien medför inte att avtalet har karaktären av medbestämmandeavtal. Inten-

tionsavtalet har inte inneburit någon inskränkning av SAS rätt att leda och fördela arbetet. Intentionsavtalet har inte något med piloternas anställningstillhörighet att göra.

År 2004 skedde en omstrukturering av den befintliga flygtrafiken. För att få kalla sig flygbolag krävs att bolaget har ett AOC. Förutom i Norge hade de bolag som bildades år 2004 inget AOC. Under år 2004 genomfördes förhandlingar enligt medbestämmandelagen vid vilka man den 20 september 2004 kom fram till att verksamheten i SC skulle överföras till SAS. Då var parterna överens om att intentionsavtalet skulle ersättas av kollektivavtalet Regional Jet, som reglerar flygplanstyper och tjänstgöringsvillkor. Intentionsavtalet upphörde därmed att gälla.

Bolagiseringen av SAS skedde mot bakgrund av att SAS verksamhet inte gick bra. Man ville bilda nationella bolag och det kallades till förhandlingar enligt 11 § medbestämmandelagen. Att SAS kallade till dessa förhandlingar hade inget med intentionsavtalet att göra. Vid MBL-förhandlingarna var piloterna överens med SAS om att de nationella bolagen skulle bildas. Parterna var också överens om att SAS hade rätt att påkalla nya MBL-förhandlingar angående piloternas anställningstillhörighet i de nationella bolagen. Pilotföreningarna påstod aldrig under MBL-förhandlingarna att intentionsavtalet innebar ett hinder för SAS att föra över piloternas anställningar till de respektive nationella bolagen och de påstod inte heller att intentionsavtalet skulle vara ett medbestämmandeavtal. Av kallelser som skickats via e-post till dem som deltog i förhandlingarna i februari och mars 2004 framgår att det varit fråga om fortsatta förhandlingar enligt 11 § medbestämmandelagen. Parallellt med dessa MBL-förhandlingar om strukturförändringarna fördes också förhandlingar som resulterade i kollektivavtalet K04 och trygghetsöverenskommelser.

Under år 2006 ville SAS föra över de svenska och danska piloternas anställningar till de nationella bolagen. SAS ansåg att det innebar en brist i organisationen att piloternas anställningar fanns i konsortiet och inte i de nationella bolagen.

Pilotföreningarna motsatte sig överföringen till de nationella bolagen och påstod att ett kollektivavtal hade träffats om att piloterna skulle vara anställda i konsortiet tills vidare och lade tolkningsföreträde. SAS beslutade dock om verksamhetsövergång, vilken bl.a. medförde att piloternas anställningar överfördes till de nationella bolagen. Men redan den 19 maj 2006 beslutades att piloterna skulle erhålla dubbelanställningar, dvs. vara anställda både i de nationella bolagen och i konsortiet.

Det i målet aktuella förhandlingsprotokollet är ett protokoll från en lokal förhandling enligt 11 § medbestämmandelagen. Detta protokoll ser ut så som alla MBL-protokoll ser ut som upprättats efter MBL-förhandlingar mellan parterna. I 3 § punkten 8 har SAS angett att SAS i strukturförändringen har ”till avsikt att pilotens individuella anställningsförhållande skall vara i respektive nationellt bolag, samt för intercontinental trafik, fortsatt vara anställda i konsortiet”.

Förhandlingsprotokollet innehåller en principöverenskommelse om parternas ståndpunkter vid tidpunkten för förhandlingarna och är en avsiktsförklaring från SAS sida. Pilotföreningarna var medvetna om att SAS kunde ta upp nya MBL-förhandlingar om de aktuella frågorna.

I 5 § i protokollet konstateras att parterna har kommit överens i vissa delar vad gäller den fortsatta omstruktureringsprocessen. Det framgår att parterna är ense om att den fortsatta omstruktureringen skulle ske med 2 AOC, fortsatt anställning av piloterna i konsortiet, samt med bibehållande av senioritetslistan och gröna boken. Parterna var vidare ense om att tillsätta en arbetsgrupp för utredning av vissa frågor och att utredningen skulle vara klar den 24 maj 2006. I 5 § sista stycket anges vidare att parterna är ense om att SAS äger rätt att påkalla förhandling med pilotföreningarna avseende anställningstillhörighet för piloterna i respektive bolag. Med förhandling avsågs därvid en förhandling enligt 11 § medbestämmandelagen. Förhandlingsprotokollet är undertecknat som ett MBL-protokoll och har ingen löptid och uppsägningstid som ett kollektivavtal brukar ha.

Förhandlingsprotokollet måste läsas i sin helhet. Det fanns vid tidpunkten för förhandlingarna inte någon avsikt från SAS sida att ingå kollektivavtal eller medbestämmandeavtal. Avsikten var att uppnå enighet mellan arbetsgivare och fackförbund eftersom det skulle underlätta bolagiseringsprocessen om det fanns en enighet i de frågor som hörde samman med denna. Dessutom finns mellan parterna en förhandlingsordning i vilken det anges en skyldighet för parterna att försöka nå enighet.

Innan protokollet skrevs under förekom vissa turer beträffande vad som skulle stå i protokollet. Pilotföreningarna ville ha in vissa skrivningar i protokollet och ta bort andra. Ändringarna skulle innebära att SAS avsade sig sin arbetsledningsrätt. Pilotföreningarna ville t.ex. ta bort meningen om att SAS hade rätt att påkalla förhandlingar angående piloternas anställningsförhållanden i de nationella bolagen. Denna mening ville dock SAS ha med i protokollet och pilotföreningarna justerade sedan protokollet utan att någon avvikande uppfattning finns med som protokollanmärkning. SAS ansåg att det var viktigt att SAS inte fråntogs rätten att organisera och leda arbetet och såg till att detta tydliggjordes genom texten i 4 § i förhandlingsprotokollet. Där anges det att SAS inte delar pilotföreningarnas uppfattning om att avtal måste träffas i alla de av pilotföreningarna angivna frågorna och att SAS princip är att avtal inte får innebära framtida ingrepp i företagets rätt till att organisera och leda arbetet. I 6 § förhandlingsprotokollet anges att förhandlingen avslutas i enighet.

Pilotföreningarna har aldrig tidigare påstått att förhandlingsprotokollet skulle innehålla kollektivavtalsbestämmelser. Pilotföreningarna brukar alltid vilja ha in alla skrivningar med den innebörden i separata dokument.

SAS följer alltid en given mall när kollektivavtal tecknas. Avtalen tas in i en särskilt undertecknad handling och de har alltid en viss löptid och uppsägningstid. De har aldrig formen av ett justerat förhandlingsprotokoll. Om 5 § i förhandlingsprotokollet skulle vara ett avtal följer det således inte den gängse mall som parterna använder vid tecknande av kollektivavtal. Kollektivavtal

mellan parterna tas vidare in i kollektivavtalssamlingen, dvs. i gröna boken. Förhandlingsprotokollet finns inte med i gröna boken.

Även om Arbetsdomstolen skulle finna att förhandlingsprotokollet innehåller ett kollektivavtal har det inte hindrat SAS från att föra över piloternas anställningar till de nationella bolagen. Varken intentionsavtalet eller överenskommelsen i förhandlingsprotokollet utgör medbestämmandeavtal.

SAS har inte följt tolkningsföreträdet eftersom det inte funnits något medbestämmandeavtal, vilket är förutsättningen för att arbetstagarparten ska kunna utöva tolkningsföreträde.

Beträffande pilotföreningarnas skadeståndsyrkande gör SAS gällande att piloterna inte har lidit någon skada. SAS har tillmötesgått piloternas önskemål om dubbla anställningar. För det fall Arbetsdomstolen skulle finna att skadeståndsskyldighet föreligger ska skadestånden jämkas kraftigt eftersom det inte varit en given tolkning att intentionsavtalet och förhandlingsprotokollet utgör kollektivavtal om medbestämmande. Pilotföreningarnas skada måste vara begränsad eftersom förändringarna inte har inneburit några förändringar av piloternas anställningsvillkor.

Domskäl

Utredningen i målet

Målet har avgjorts efter huvudförhandling. Vid denna har på arbetstagarparternas begäran hållits vittnesförhör med tidigare ordföranden vid Svensk Pilotförenings kaptenssektion hos SAS L-G.B., Dansk Pilotforenings ordförande M.H., Norske SAS-Flygeres Forenings ordförande J.N. och tidigare ordföranden för Svensk Pilotförenings kaptenssektion hos SAS G.A. På arbetsgivarparternas begäran har hållits vittnesförhör med f.d. koncerndirektören vid SAS B.R., f.d. flygbolagschefen vid SAS S.B. och f.d. förhandlingschefen vid SAS T.C. Parterna har åberopat skriftlig bevisning.

Tvisten

Pilotföreningarna gör i korthet gällande följande. SAS träffade, genom kollektivavtal i protokollsform, en bindande överenskommelse med pilotföreningarna innebärande att SAS ägde rätt att genomföra bildandet av nya bolag och genom dessa bolag bedriva sin verksamhet på visst sätt under förutsättning att samtliga skandinaviska piloter fortsättningsvis skulle vara anställda i SAS-konsortiet på oförändrade villkor. Överenskommelsen, som träffades den 31 mars 2004 och som återges i 5 § i förhandlingsprotokollet, hade sin bakgrund i intentionsavtalets reglering. Intentionsavtalet var ett medbestämmandeavtal som innebar att SAS var rättsligt förhindrat att utan ny överenskommelse med pilotföreningarna tillskapa nya bolag för att bedriva flygtrafik. Genom att den 14 februari 2006 frångå denna överenskommelse och fatta beslut om samt verkställa en övergång av piloternas anställningar till det danska respektive svenska bolaget har SAS brutit mot överenskommelsen i 5 § förhandlingsprotokollet och därmed gjort sig skyldigt till kollektivavtalsbrott.

SAS har dessutom brutit mot 33 § medbestämmandelagen genom att inte iaktta sin uppskovsplikt utan i stället verkställa sitt beslut trots att pilotföreningarna givit tydligt uttryck för att de utövade sitt lagstadgade, på medbestämmandeavtal grundade tolkningsföreträde i tvistefrågan. För det fall Arbetsdomstolen inte skulle dela pilotföreningarnas uppfattning om att kollektivavtal träffats och om innebörden i detta har SAS ändå gjort sig skyldigt till brott mot 33 § medbestämmandelagen eftersom tolkningsföreträdet inte framställts i ond tro.

Arbetsgivarparternas ståndpunkt är att intentionsavtalet, som enligt dem upphörde att gälla den 20 september 2004, inte har inneburit att SAS varit rättsligt förhindrat att överföra piloternas anställningar till de nya danska och svenska bolagen. De har vidare bestritt att förhandlingsprotokollet innehåller en kollektivavtalad överenskommelse mellan parterna om att piloterna skulle vara anställda i SAS-konsortiet på oförändrade villkor till dess annat överenskommits mellan parterna. Enligt arbetsgivarparterna innehåller förhandlingsprotokollet ett konstaterande av att parterna vid medbestämmandeförhandlingar kommit överens i vissa delar vad gäller den fortsatta bolagiseringsprocessen, men innehållet i protokollet innebär inte att SAS avsagt sig rätten att efter nya medbestämmandeförhandlingar ensidigt besluta om anställningstillhörigheten för piloterna. Arbetsgivarparterna har vidare bestritt att intentionsavtalet och förhandlingsprotokollet utgör medbestämmandeavtal, vilket innebär att det inte har funnits någon grund för det av pilotföreningarna åberopade tolkningsföreträdet och därmed ingen skyldighet för SAS att följa det.

Arbetsdomstolen behandlar först frågan om det som finns upptaget i 5 § i förhandlingsprotokollet utgör ett kollektivavtal.

Kollektivavtal i förhandlingsprotokoll - den rättsliga bakgrunden

Enligt 23 § första stycket medbestämmandelagen avses med kollektivavtal skriftligt avtal mellan arbetsgivarorganisation eller arbetsgivare och arbetstagarorganisation om anställningsvillkor för arbetstagare eller om förhållandet i övrigt mellan arbetsgivare och arbetstagare. Av paragrafens andra stycke framgår att avtal anses skriftligt även när dess innehåll har upptagits i justerat protokoll eller när förslag till avtal och godkännande därav har upptagits i skilda skrifter.

Begreppet kollektivavtal bestäms alltså av vilka som är parter i avtalet, den typ av villkor som avtalet innehåller och den form som valts för avtalet. Detta är dock inte tillräckligt. Även om de yttre förutsättningarna är uppfyllda finns fall där en handling ändå inte ska anses ha kollektivavtals natur. Utan att det har ansetts behöva komma till omedelbart uttryck i lagtexten krävs att parterna haft avsikt att träffa ett rättsligt bindande avtal. Saknas avtalsavsikt på ena sidan kan i princip inte något avtal anses träffat om inte särskilda omständigheter föranleder annat, som t.ex. att den ena parten handlat på ett sådant sätt att motparten fått berättigad anledning att anta att avtalsavsikt förelåg (SOU 1975:1 s. 794).

Parternas vilja att träffa en bindande överenskommelse måste alltså klarläggas (se t.ex. AD 1980 nr 78 och 114). Kommer man till det resultatet att det är

fråga om en rättsligt bindande överenskommelse och rekvisiten i 23 § medbestämmandelagen rörande sådant avtal är uppfyllda, är överenskommelsen av kollektivavtals natur (se AD 1978 nr 72).

Beträffande kollektivavtal i justerade protokoll har i förarbetena till medbestämmandelagen (SOU 1975:1 s. 798 och prop.1975/76:105 Bilaga 1 s. 373) uttalats att det är tydligt att som kollektivavtal inte kan godtas vilket uttalande som helst. För att ett protokollsuttalande ska kunna betraktas som kollektivavtal krävs att parterna har enats om att uttalandet ska ha karaktären av en bindande överenskommelse. När det särskilt gäller förhandlingar enligt 11 § medbestämmandelagen är det av betydelse vid bedömningen av om rättsligt bindande avtal träffats eller inte att syftet med dessa förhandlingar inte i första hand är att det ska ingås kollektivavtal. Till skillnad från vad som gäller för protokoll upprättade vid avtals- och tvisteförhandlingar torde förhandlingsprotokoll från samverkansförhandlingar i regel inte vara att betrakta som kollektivavtal. Syftet med § 11-förhandlingar är att parterna ska nå en uppgörelse i sak. En sådan enighet fordrar då inte att den manifesteras i kollektivavtalets form, om inte parterna enas om annat.

Att det förhåller sig på detta sätt framgår bl.a. av rättsfallen AD 1986 nr 56 och 1987 nr 36. I båda dessa fall var det tvistigt huruvida uttalanden i protokoll från förhandlingar om att parterna ”enats” i vissa frågor innebar att kollektivavtal slutits i dessa frågor. Arbetsdomstolen kom i båda fallen fram till att så inte skett, och uttalade i det förstnämnda fallet bl.a. följande.

> Journalistförbundet har hävdat att protokollet innefattar ett kollektivavtal mellan parterna i bemanningsfrågan, medan bolaget å sin sida har gjort gällande att den återgivna paragrafen endast innehåller ett konstaterande av att det inom ramen för en förhandling enligt 11 § medbestämmandelagen uppkommit enighet mellan parterna om att arbetsgivaren skulle använda sin beslutanderätt på ett visst sätt.
>
> Det kan inledningsvis konstateras att protokollet uppenbarligen gäller en fråga som är hänförlig till förhållandet mellan arbetsgivare och arbetstagare, samt att det uppfyller det skriftlighetskrav som uppställs i 23 § andra stycket medbestämmandelagen. Frågan om det skall anses innefatta ett rättsligt bindande avtal eller ej är emellertid uppenbarligen inte avgjord i och med detta; bedömningen i detta hänseende är beroende av vad som kan anses framgå i fråga om vad parterna åsyftat eller haft befogad anledning att utgå från.
>
> Syftet med förhandlingar enligt bl a 11§ medbestämmandelagen är att de skall leda fram till en uppgörelse mellan parterna i en eller annan form om vilket beslut som skall fattas av arbetsgivaren. En sådan uppgörelse kan få formen av ett kollektivavtal men detta är inte på något sätt nödvändigt. Man kan därför inte redan av den omständigheten att protokollet talar om enighet mellan parterna dra den slutsatsen att det är fråga om ett kollektivavtal; den i detta fall använda formuleringen är i själva verket förenlig också med bolagets ståndpunkt i frågan.

En anteckning i ett förhandlingsprotokoll om att parterna ”enats” i en viss fråga behöver således inte innebära att ett rättsligt bindande avtal har ingåtts om inte någon avtalsavsikt kan utrönas. Inte heller uttryckssättet i ett förhandlingsprotokoll om att arbetsgivaren ”förbundit sig” att tillämpa vissa regler kan utan vidare tolkas så att en avtalsreglering åsyftats. Arbetsdomstolen uttalade i domen 1980 nr 78 att uttryckssättet ”förbundit sig” också kan ges innebörden att arbetsgivaren ensidigt velat tillmötesgå vissa av den fackliga organisationen

framställda krav utan att därför kollektivavtal skulle anses ha träffats. Eftersom ordalagen inte gav någon säker vägledning vid tolkningen av om parterna velat träffa kollektivavtal måste domstolen granska de bakomliggande förhållandena vid tillkomsten av de omtvistade protokollen för att söka få klarlagt partsavsikten.

I AD 1996 nr 40 gällde frågan om det träffats ett lokalt kollektivavtal vid en lokal förhandling om vissa lönetillägg. Arbetstagarparten förnekade att så var fallet, medan arbetsgivarsidan hade uppfattningen att det träffats ett sådant kollektivavtal. Arbetsdomstolen konstaterade att de som deltagit i förhandlingarna från arbetstagarpartens sida inte tycktes ha uppfattat situationen så att arbetsgivarsidan önskade träffa en lokal överenskommelse om lönetilläggen. Det fanns inte heller något stöd för att de skulle ha agerat så att arbetsgivarsidan hade fog för att utgå från att de var intresserade av att ingå ett sådant avtal. Enligt domstolen hade det därför ålegat arbetsgivarsidan, som också upprättade protokollet, att särskilt uppmärksamma motparten på att man från den sidan önskade träffa avtal och att man med den omtvistade skrivningen avsåg att ge uttryck för en kollektivavtalsreglering i den aktuella frågan. En sådan avtalsavsikt vore enligt domstolen en så viktig del i förhandlingen att det borde ha kommit till tydligt uttryck i protokollet, vilket det inte gjorde i det fallet.

Har det ingåtts ett kollektivavtal i samband med medbestämmandeförhandlingarna i februari och mars 2004?

Arbetsdomstolen kan inledningsvis konstatera att det omtvistade protokollet från den förhandling som avslutades den 31 mars 2004 uppfyller de formkrav som ställs på ett kollektivavtal enligt 23 § medbestämmandelagen vad gäller parter, typ av villkor och skriftlig form. Frågan om protokollet ska anses innefatta ett kollektivavtal är emellertid därmed inte avgjord. Det måste också utrönas huruvida SAS och pilotföreningarna haft för avsikt att ingå en rättsligt bindande överenskommelse. Enligt domstolens mening saknas det anledning att ifrågasätta att pilotföreningarna haft för avsikt att ingå ett avtal med den av dem påstådda innebörden. Frågan är då om även SAS haft en sådan avtalsavsikt eller om pilotföreningarna i vart fall haft befogad anledning att utgå från att SAS haft det.

Pilotföreningarna har hävdat att SAS endast haft rätt att genomföra bolagiseringen med godkännande av pilotföreningarna, dvs. genom att träffa avtal med dessa, vilket enligt dem skett genom 5 § i förhandlingsprotokollet. Enligt pilotföreningarna innefattade nämligen intentionsavtalet ett medbestämmandeavtal som begränsade SAS handlingsutrymme, vilket medförde att förhandlingen till sin karaktär inte var en renodlad förhandling enligt 11 § medbestämmandelagen, och detta var man från SAS sida medveten om. Arbetsgivarparterna har bestritt att SAS varit hindrat i sitt beslutsfattande av intentionsavtalet, som enligt deras mening inte utgör ett medbestämmandeavtal. Enligt dem har det heller aldrig påståtts under förhandlingarna att intentionsavtalet hade denna innebörd, och förhandlingarna var därför inget annat än sedvanliga förhandlingar enligt 11 § medbestämmandelagen i en fråga som föll inom SAS arbetsledningsrätt, dvs. i detta fall omstrukturering av verksamheten.

Arbetsgivarsidans uppfattning om förhandlingens karaktär får stöd dels av innehållet i kallelsen till förhandlingen, dels av protokollets rubrik, som anger som ärendemening: ”Lokal förhandling enligt 11 § MBL avseende strukturförändringar för ökad konkurrenskraft”. Ingenting i protokollet i övrigt antyder heller att man från SAS sida, som pilotföreningarna påstår, delade uppfattningen att det krävdes ett avtal med pilotföreningarna för att genomföra den aktuella bolagiseringen.

Pilotföreningarna har som stöd för sin uppfattning om det påstådda rättsliga hindret hänvisat till att det av 3 § i förhandlingsprotokollet framgår att pilotföreningarna framställde en rad krav som förutsättning för att lämna sitt ”godkännande av bolagiseringen” och det finns i direkt anslutning härtill antecknat inom parentes: ”ref. intentionsavtalet”. Av 4 § i protokollet framgår å andra sidan att SAS inte delade pilotföreningarnas uppfattning om att avtal måste träffas i alla de av pilotföreningarna angivna frågorna och att SAS princip är att avtal inte får innebära framtida ingrepp i företagets rätt att leda och fördela arbetet.

G.A. har uppgett att S.B. vid en telefonkonferens inför omstruktureringen på fråga från honom bekräftat att SAS behövde ett avtal med pilotföreningarna inför bolagsbildandet och att det hade med intentionsavtalet att göra. L-G.B., M.H. och J.N., som alla tre deltog i förhandlingarna för pilotföreningarna, har också gett uttryck för uppfattningen att SAS på grund av intentionsavtalet var beroende av att träffa avtal med pilotföreningarna för att kunna genomföra omstruktureringen på det sätt som avsågs. De har också berättat att det inte från SAS sida under förhandlingarna klargjordes att SAS var av uppfattningen att något avtal med pilotföreningarna inte var nödvändigt, och att den ståndpunkt som framgår av 4 § inte uttrycktes under själva förhandlingarna utan kom fram först genom protokollet.

Enligt S.B. var syftet med de kontakter som togs under hösten 2003 med inte bara pilotföreningarna utan med dryga 30-talet andra fackföreningar att uppnå en samsyn i bolagiseringsprocessen, som arbetsgivaren utan begränsningar förfogade över. B.R. och T.C. har båda uppgett att intentionsavtalet nämndes från pilotföreningarnas sida vid något tillfälle under förhandlingarna, men att det inte diskuterades närmare. Enligt deras uppfattning fanns inte något rättsligt hinder för SAS att genomföra bolagiseringsprocessen, men SAS var mycket angeläget om att uppnå en samsyn med de fackliga organisationerna, och inte minst med pilotföreningarna, om den fortsatta processen.

Enligt Arbetsdomstolens mening kan utredningen inte anses visa att förhandlingarna fördes mot bakgrund av att SAS på grund av intentionsavtalet ansåg sig förhindrat att utan pilotföreningarnas godkännande fatta beslut som rörde den planerade bolagiseringsprocessen. Även om pilotföreningarna var av den uppfattningen har den i vart fall inte kommit till tydligt uttryck och det kan inte anses visat att SAS skulle ha delat den. Till detta kommer att SAS får anses ha haft rätt i sak i frågan om intentionsavtalet verkligen innehöll en föreskrift om medbestämmande. Enligt Arbetsdomstolens mening kan den omtvistade bestämmelsen i punkten 3 i det avtalet inte anses utgöra ett sådant medbestämmandeavtal eller en sådan föreskrift om medbestämmanderätt som

avses i 32 § medbestämmandelagen. Punkten i sig innehåller nämligen inte någon bestämmelse om medbestämmanderätt, utan endast ett uttalande om att man från arbetsgivarsidan inte kommer att ”upprätta andra flygbolag i Skandinavien”.

Arbetsdomstolens slutsats av det ovan anförda är att det inte är visat att förhandlingarna i februari och mars 2004 angående bolagiseringen av SAS-konsortiets flygverksamhet fördes mot bakgrund av att SAS var bundet – eller ansåg sig bundet av – av en medbestämmandeföreskrift i frågan och att det av den anledningen var nödvändigt för SAS att träffa avtal med pilotföreningarna för att över huvud taget kunna fatta beslut om att genomföra bolagsbildandet. Utredningen visar däremot att SAS hade ett starkt intresse av att komma överens med pilotföreningarna, men således av andra anledningar än innehållet i 1989 år intentionsavtal.

Bedömningen av innehållet i den omtvistade 5 § ska därför göras mot bakgrund av att bestämmelsen återfinns i ett protokoll från en förhandling enligt 11 § medbestämmandelagen, dvs. förhandling i en fråga som rörde en viktigare förändring i SAS verksamhet.

Enligt pilotföreningarna innebär vad som anges i 5 § i förhandlingsprotokollet att parterna under förhandlingen har träffat ett rättsligt bindande avtal om bl.a. att piloterna fortsättningsvis skulle ha sin anställning i konsortiet och att senioritetslistan och gröna boken skulle bibehållas. Enligt dem har SAS inte utan att bryta mot detta avtal kunnat fatta beslutet år 2006 om att genom verksamhetsövergång överföra piloternas anställningar till nationella bolag. Arbetsgivarparternas uppfattning om innehållet i 5 § är att det uttrycker att en samsyn uppnåtts om en lägesbeskrivning, som bl.a. innebär att piloterna tills vidare, under den fortsatta processen, behåller sina anställningar i konsortiet men att SAS – när utredningen om konsekvenserna av anställning i de nationella bolagen slutförts – på nytt kan ta upp MBL-förhandlingar i frågan utan att vara bunden i något avseende. Enligt dem har avtalsavsikt från SAS sida inte funnits.

I 5 § i förhandlingsprotokollet anges att parterna mot bakgrund av vad som förekommit vid förhandlingen har träffat en ”överenskommelse” och att de är ense i vissa frågor. Detta ordval i sig, särskilt ordet ”överenskommelse”, kan tyckas ge ett starkt stöd åt pilotföreningarnas uppfattning att det ändå, trots arbetsgivarparternas bestridande, är fråga om ett rättsligt bindande avtal. Det måste å andra sidan beaktas att överenskommelsen, som nyss konstaterats, träffats under en förhandling enligt 11 § medbestämmandelagen om SAS planer på omstrukturering av verksamheten, dvs. i en förhandling om en fråga som faller under arbetsledningsrätten. Syftet med en sådan förhandling är att parterna ska komma överens. Att SAS i detta fall varit särskilt angeläget om att uppnå detta syfte får, som tidigare nämnts, anses klart framgå av utredningen. Ordvalet är därför inte heller oförenligt med arbetsgivarsidans uppfattning om att överenskommelsen inte var av rättsligt bindande natur.

För bedömningen av om ett rättsligt bindande avtal träffats eller om överenskommelsen har en annan karaktär är då innehållet i övrigt i 5 § och protokollet som helhet samt vad som förekom under förhandlingarna av betydelse.

Av utredningen i målet framgår att de nu aktuella förhandlingarna fördes under lång tid med början redan januari 2004 och inte enbart vid de i förhandlingsprotokollet angivna sammanträdena utan också vid löpande sammanträden och diskussioner i samband med de sedvanliga kollektivavtalsförhandlingarna om K04. Målet var att båda dessa typer av förhandlingar, som alltså fördes parallellt, skulle vara slutförda senast den sista mars 2004, då giltighetstiden för K04 löpte ut. Det har också framkommit att de slutliga formuleringarna i protokollet tillkom under stark tidspress natten till den 1 april 2004 och att det var ovisst in i det sista huruvida förhandlingarna skulle hinna slutföras i tid. Konflikthotet var överhängande.

L-G.B., M.H. och J.N. har berättat att de uppfattade att man från SAS sida var oerhört angelägen om att träffa avtal med pilotföreningarna. De två sistnämnda har även berättat följande. Det var tydligt att det var mycket viktigt för SAS att få med pilotföreningarna på bolagiseringsplanerna. I vissa skeden av förhandlingarna deltog t.o.m. koncernchefen J.L. aktivt, vilket är mycket ovanligt. Denne var hårt pressad, troligen av SAS styrelse. Pilotföreningarna motsatte sig bestämt att piloternas anställningar skulle föras till nationella bolag och till slut fick SAS ge med sig. Innehållet i 5 § var uttryck för den kompromiss som till slut uppnåddes under förhandlingarna. Det rådde inget som helst tvivel om att det var fråga om att fatta ett rättsligt bindande avtal. Från SAS sida klargjordes inte att SAS inte var berett att träffa ett bindande avtal i frågan och att överenskommelsen enligt SAS mening endast hade interimsstatus. Det som sägs i § 4 om SAS inställning att avtal inte får innebära ingrepp i företagets rätt att leda och organisera arbetet var inte föremål för någon diskussion under förhandlingarna.

Arbetsdomstolen har inledningsvis konstaterat att det saknas anledning att anta annat än att pilotföreningarna för egen del hade uppfattningen att SAS var beroende av avtal med föreningarna för att kunna gå vidare i omstruktureringsprocessen. Detta framgår också av 3 § i förhandlingsprotokollet, där det tydligt redovisas att piloterna inte skulle godkänna bolagiseringen om inte vissa preciserade villkor var uppfyllda. Det har också klart framgått av utredningen vilken central betydelse frågan om anställningstillhörighet hade för pilotföreningarna.

Frågan är då om utredningen kan sägas visa att man från SAS sida, trots att arbetsgivarparterna förnekat detta, ändå haft för avsikt att träffa en rättsligt bindande överenskommelse med pilotföreningarna, eller att pilotföreningarna haft befogad anledning att anta att en sådan avtalsavsikt funnits.

B.R. har berättat att han uppfattade att pilotföreningarna hellre ville ha ett avtal än en anteckning om överenskommelsen i ett MBL-protokoll och att SAS därför var tydligt med att det inte kunde bli fråga om att avtala bort arbetsledningsrätten. Enligt honom innebar överenskommelsen i § 5 att man i förhandlingsprotokollet dokumenterat den gemensamma syn på frågorna som

parterna uppnått. Enligt T.C. var pilotföreningarna väl medvetna om att SAS inte var berett att avtala om inskränkningar i arbetsledningsrätten och de hade också fullt klart för sig vad det innebar att överenskommelsen i stället kom att skrivas in i förhandlingsprotokollet. Han har vidare uppgett följande. SAS styrelse hade ställt som ett absolut krav att inga avtal som inskränkte arbetsledningsrätten fick ingås av förhandlarna. Det var däremot mycket viktigt att enighet uppnåddes, och han, som var protokollförare, använde ordet ”överenskommelse” i protokollet för att det speglade den samsyn som vid detta tillfälle rådde om vad som skulle gälla i avvaktan på att frågorna om konsekvenserna av en ändrad anställningstillhörighet för piloterna utreddes. Det var en slags ”ögonblicksbild” av den enighet som rådde då. Det gjordes helt klart att SAS önskade komma tillbaka i anställningsfrågan. J.L. själv klargjorde under förhandlingen att innehållet i § 5 var ett uttryck för hur långt SAS var berett att gå vid detta tillfälle, och att SAS inte ansåg sig rättsligt bunden av innehållet i överenskommelsen.

S.B. har berättat att man från SAS sida gjorde klart att det inte var fråga om att träffa en för all framtid bindande överenskommelse, och att detta även klargjordes genom det sista stycket i 5 §, i vilket anges att parterna var ense om att SAS kunde ta upp förhandlingar, dvs. MBL-förhandlingar, i frågan om anställningstillhörigheten på nytt.

B.R. har även berättat att det på kvällen den 31 mars 2004, då alla förhandlingsparter var samlade, både de som hade fört förhandlingar beträffande kollektivavtalet K04 och de som förde förhandlingar beträffande strukturförändringarna, ställdes en fråga från en företrädare för en av pilotföreningarna om SAS ansåg sig ha rätt att redan nästa dag bortse från innehållet i den tilltänkta överenskommelsen och vidta åtgärder i strid med den. Han har vidare berättat att han då svarade att SAS hade rätt till det, men att SAS inte ville och inte skulle göra det, utan i stället gå vidare i processen i samsyn med pilotföreningarna. S.B. har i förhöret med honom bekräftat att en sådan fråga ställdes och att B.R. svarat på angivet sätt. Enligt Arbetsdomstolens mening saknas det anledning att ifrågasätta vad dessa båda vittnen har uppgett.

Som nämnts tidigare har SAS avvisande inställning i fråga om avtal som innebar framtida ingrepp i företagets rätt att organisera och leda arbetet kommit till tydligt uttryck i 4 § i protokollet. Innehållet i denna paragraf ger enligt Arbetsdomstolens mening stöd åt de uttalanden som gjorts av de av arbetsgivarsidan åberopade förhörspersonerna om att SAS inte accepterade pilotföreningarnas villkor om att bindande avtal måste fattas i bl.a. anställningsfrågan för att bolagiseringen skulle kunna genomföras. Denna omständighet innebär ett starkt stöd för att innehållet i följande paragraf, 5 §, inte ska uppfattas som ett rättsligt bindande avtal.

Av intresse vid bedömningen av en eventuell avtalsavsikt är också vad som förekommit i samband med upprättandet av förhandlingsprotokollet.

Det kan först nämnas att både stora delar av texten i 3 § om pilotföreningarnas villkor för godkännande m.m. och texten i protokollets 4 § tycks ha tillkommit på ett sent stadium. Vidare framgår, beträffande texten i 5 §, att pilotförening-

arna önskade införa ett nytt stycke tre med följande lydelse: ”Samtliga dessa villkor fortsätter att vara oförändrade tills parterna överenskommer om annat”, samt en mening efter de tre punkterna om arbetsgruppens syfte av lydelse: ”Baserat på utredningens resultat kan nya diskussioner upptas”. Pilotföreningarna ville slutligen stryka det sista stycket om SAS rätt att påkalla förhandling avseende anställningstillhörigheten. Inget av de tre ändringsförslagen beträffande 5 § kom med i det justerade protokollet.

Enligt Arbetsdomstolens mening talar det förhållandet att ändringsförslagen inte godtogs av SAS med styrka för att det saknades en gemensam partsavsikt att ingå ett rättsligt bindande avtal.

Vid en sammantagen bedömning av utredningen i denna del finner Arbetsdomstolen att pilotföreningarna inte kan anses ha visat att parterna varit ense om att innehållet i 5 § i förhandlingsprotokollet skulle utgöra en rättsligt bindande överenskommelse. Det kan inte heller anses visat att pilotföreningarna har haft befogad anledning att utgå från att SAS haft avsikt att ingå en sådan överenskommelse.

Arbetsdomstolens slutsats av det ovan sagda är därmed att 5 § förhandlingsprotokollet inte utgör ett kollektivavtal. Yrkandet om skadestånd för kollektivavtalsbrott ska således avslås.

Har SAS gjort sig skyldigt till brott mot 33 § medbestämmandelagen?

Enligt 33 § första stycket medbestämmandelagen har arbetstagarsidan tolkningsföreträde i tvister som rör tillämpning i visst fall av kollektivavtalsföreskrifter om medbestämmanderätt för arbetstagarna, eller av beslut som fattats med stöd av en sådan föreskrift. Av tredje stycket i samma bestämmelse framgår att en arbetsgivare inte behöver rätta sig efter det fackliga tolkningsföreträdet om det finns synnerliga skäl eller om arbetstagarpartens mening är oriktig och parten insett eller bort inse detta.

Utanför tillämpningsområdet för 33 § faller en tvist om att ett avtal över huvud taget har karaktär av medbestämmandeavtal (prop. 1975/76:105. Bil.1 s. 387). En förutsättning för tolkningsföreträdet är alltså att det verkligen har träffats ett avtal om medbestämmanderätt, och att tvisten gäller tillämpningen av ett sådant avtal. Det anses ligga i sakens natur att arbetstagarsidan inte har något tolkningsföreträde redan i den tvisten. Reglerna om tolkningsföreträde gäller alltså inte tvister om medbestämmandeavtal över huvud taget har träffats. Ytterst får arbetsgivaren på eget ansvar själv bedöma om det har träffats något avtal med verkningar för det område som tvistefrågan rör. Den bedömningen sker alltså under skadeståndsansvar för brott mot både 33 § och kollektivavtalet. Effekten av detta antas bli att 33 § främst får betydelse i tvister om hur föreskrifterna i ett medbestämmandeavtal ska tillämpas (Bergqvist m.fl., Medbestämmandelagen, s. 361).

Det kan nämnas att förhållandena är i viss mån annorlunda vad gäller tolkningsföreträde på förtroendemannalagens område. Enligt 9 § förtroendemannalagen har arbetstagarparten tolkningsföreträde i en rad olika frågor som re-

gleras i lagen, och enligt förarbetena ska tolkningsföreträdet kunna tillämpas även i tvister om lagens tillämpningsområde, t.ex. då det uppstår tvist huruvida ett visst uppdrag är fackligt i förtroendemannalagens mening (jfr AD 1977 nr 158 och 1986 nr 40). Det ska däremot inte kunna göras gällande när det föreligger tvist om en så grundläggande förutsättning för lagens tillämpning som huruvida den organisation som åberopar tolkningsföreträde är en sådan organisation som avses i 1 § andra stycket förtroendemannalagen (prop. 1974:88 s. 223).

Pilotföreningarna har den 14 februari 2006 gjort gällande tolkningsföreträde enligt 33 § medbestämmandelagen avseende innebörden i intentionsavtalet och 5 § förhandlingsprotokollet, vilka enligt deras mening båda utgör medbestämmandeavtal. Enligt pilotföreningarnas uppfattning har avtalen inneburit förbud för SAS att utan ny överenskommelse med pilotföreningarna bedriva verksamhet på det sätt SAS övervägde under början av år 2006 eftersom detta stred mot vad som framgick av 5 § förhandlingsprotokollet. Eftersom tolkningsföreträdet inte iakttagits har SAS enligt pilotföreningarna gjort sig skyldigt till brott mot 33 § medbestämmandelagen.

Arbetsdomstolen har i det föregående funnit att intentionsavtalet inte utgör ett kollektivavtal om medbestämmanderätt och att 5 § förhandlingsprotokollet inte utgör kollektivavtal. En tvist om tillämpningen av föreskrifter i kollektivavtal om medbestämmanderätt kan enligt Arbetsdomstolens mening inte uppkomma om sådana avtal över huvud taget inte har visat sig föreligga. Grund för att utöva tolkningsföreträde har därmed inte funnits.

Pilotföreningarna har för det fall Arbetsdomstolen skulle finna att överenskommelsen i förhandlingsprotokollet inte utgör ett kollektivavtal hävdat att SAS ändå har varit skyldigt att respektera tolkningsföreträdet på grund av att det inte framställts i ond tro. Enligt pilotföreningarna måste ett tolkningsföreträde alltid respekteras om det inte föreligger någon av undantagssituationerna i 33 § tredje stycket medbestämmandelagen, och i detta fall har arbetsgivarparterna inte ens påstått att det förelegat någon sådan undantagssituation.

Arbetsgivarparterna har bestritt att det föreligger en skyldighet att respektera ett tolkningsföreträde i en situation då det över huvud taget inte har funnits något medbestämmandeavtal som grund för den påstådda tolkningstvisten, oavsett om tolkningsföreträdet framställts i god tro eller inte.

Arbetsdomstolen har funnit att det inte förekommit några sådana kollektivavtal med föreskrifter om medbestämmanderätt som pilotföreningarna hävdat och att det således saknas en grundläggande förutsättning för tillämpning av 33 § medbestämmandelagen. Av de ovan redovisade förarbetsuttalandena följer att en facklig organisation inte har något tolkningsföreträde i en tvist om lagrummets tillämplighet. Det förhållandet att pilotföreningarna kan ha åberopat tolkningsföreträde i god tro medför därför inte att SAS varit skyldigt att respektera det.

Yrkandet om allmänt skadestånd för brott mot 33 § medbestämmandelagen ska därför avslås.

Sammanfattning och rättegångskostnader

Arbetsdomstolen har i det föregående funnit att pilotföreningarnas talan i dess helhet ska ogillas. Vid den utgången är pilotföreningarna skyldiga att utge ersättning för motparternas rättegångskostnader. Arbetsgivarparterna har yrkat ersättning för rättegångskostnader avseende ombudsarvode med 430 000 kr. Pilotföreningarna har vitsordat ett belopp om 250 000 kr. Arbetsdomstolen finner att 330 000 kr utgör skälig ersättning.

Domslut

1. Den av Dansk Pilotforening, Norske SAS-Flygeres Forening och Svensk Pilotförening förda talan avslås.

2. Arbetsdomstolen förpliktar Dansk Pilotförening, Norske SAS-Flygeres Forening och Svensk Pilotförening att med en tredjedel vardera ersätta Flygarbetsgivarna och SAS för rättegångskostnader med trehundratrettiotusen (330 000) kr avseende ombudsarvode jämte ränta enligt 6 § räntelagen från dagen för denna dom tills betalning sker.

Ledamöter: Inga Åkerlund, Claes-Göran Sundberg (skiljaktig), Christer Måhl, Bengt Huldt, Peter Ander, Margareta Zandén (skiljaktig) och Ing-Marie Nilsson (skiljaktig).

Sekreterare: Maria Vereide Dahlberg

Domsbilaga 1
i mål A 152/06

Ledamöterna Claes-Göran Sundbergs, Margareta Zandéns och Ing-Marie Nilssons skiljaktiga mening

Vi är oense med majoriteten när det gäller frågan om det har ingåtts ett kollektivavtal i samband med medbestämmandeförhandlingarna i februari och mars 2004 eller inte. Vi gör i denna del följande bedömning.

I målet är ostridigt att det mellan parterna i målet gällde det s.k. intentionsavtalet. I avtalet angavs bl.a. att moderbolagen och SC (Scandinavian Commuter) inte kommer att upprätta andra flygbolag i Skandinavien. Avtalet gällde fortfarande när de i målet aktuella förhandlingarna fördes i februari och mars 2004.

Som framgår av uppgifterna från de personer som hörts i målet finns det ingen samstämmig uppgift om huruvida det vid de ovan nämnda förhandlingarna har träffats ett kollektivavtal eller inte. Förhörspersonerna har också lämnat olika uppgifter om hur förhandlingarna genomfördes och vilka uppgifter de lämnat till varandra. Det är i för sig inte ovanligt att personer som deltagit i avtalsförhandlingar inte har samma minnesbilder av vad som har förekommit under diskussionerna. Det kan ha flera olika skäl. Partsföreträdarna kan ha haft sin uppmärksamhet på olika håll. De kan också ha missuppfattat vad de andra partsföreträdarna sagt eller tolkat in uppgifter som inte föreligger i den aktuella situationen.

Det finns därför anledning att i fall som dessa särskilt beakta de uppgifter som anges i de protokoll som upprättats vid förhandlingarna och som får anses direkt avspegla hur förhandlingarna fördes och vilka resultat som uppnåddes. En annan viktig omständighet som bör beaktas är skälet till att förhandlingarna genomfördes och under vilka former de genomfördes.

Av protokollet från förhandlingarna, domsbilaga 2, framgår inledningsvis följande (se 3 § i protokollet). Pilotföreningarna förklarade sig positiva till bolagisering såsom SAS föreslagit men framförde ett antal synpunkter och villkor som förutsättningar för en bolagisering. Dessa rörde i huvudsak piloternas anställningsform. Pilotföreningarna krävde ett bibehållande av piloternas nuvarande, mångåriga anställning i konsortiet. Pilotföreningarna framförde, med hänvisning till intentionsavtalet, att en förutsättning för att de skulle godkänna bolagiseringen var att de bolagiserade sällskapen skulle drivas under ett gemensamt AOC. Pilotföreningarna framförde även oro för att bolagiseringen kunde medföra att pilotkåren splittrades, att internkonkurrensen ökade och att piloternas trygghet minskade.

Av samma paragraf framgår att SAS vid ett senare sammanträde framförde att det fanns särskilda villkor att beakta i Norge, där ett sällskap med eget AOC

redan fanns. Pilotföreningarna, som noterade ledningens hänvisning till de särskilda villkor som gällde i Norge, meddelade att de godkände bolagiseringen under vissa förutsättningar. Bland annat förutsatte föreningarna att piloterna tills eventuellt annat överenskommits, skulle fortsätta att vara anställda i konsortiet.

I slutet av protokollet finns ytterligare några paragrafer av intresse för den fråga som nu ska bedömas. I 4 § anges att SAS inte delar pilotföreningarnas uppfattning om att avtal måste träffas i alla de av pilotföreningarna angivna frågorna. SAS princip är att avtal inte får innebära framtida ingrepp i företagets rätt att organisera och leda arbetet.

I 5 § anges att parterna mot bakgrund av vad som förekommit i förhandlingen har träffat en överenskommelse.

Enligt vår uppfattning visar protokollet att SAS representanter på ett mycket tidigt stadium måste ha fått klart för sig att pilotföreningarna ansåg, med stöd av det s.k. intentionsavtalet, att det krävdes att föreningarna godkände en bolagisering för att SAS skulle kunna genomföra en sådan. Även om förhandlingarna kan anses ha inletts som en lokal förhandling enligt 11 § medbestämmandelagen avseende en strukturförändring har de under förhandlingarnas gång fått en i vissa delar annan inriktning som inte kan anses vara typisk för en 11 §-förhandling. Som framgår av protokollet behandlades också frågor om piloternas anställning och förhandlingarna utmynnade slutligen i en ”överenskommelse”. Händelseförloppet innan överenskommelsen ger mer stöd åt pilotföreningarnas uppfattning om innebörden av överenskommelsen än åt den uppfattning som arbetsgivarparterna har gjort gällande i målet.

I detta sammanhang måste särskilt beaktas under vilka omständigheter de aktuella förhandlingarna fördes. Utredningen i målet visar att SAS under denna period hade stora problem. Det krävdes förändringar av bolagets verksamhet för att komma till rätta med dessa problem. Förhandlingarna fördes således under för bolaget mycket ansträngda förhållanden. Det förelåg också en risk för strejk vilket ytterligare skulle skada SAS rykte på marknaden. Bolaget måste därför ha varit mycket angeläget om att träffa någon form av överenskommelse med pilotföreningarna. Att så var fallet stöds av det förhållandet att under slutförhandlingarna var även SAS verkställande direktör närvarande.

En ytterligare omständighet som bör beaktas är utformningen och ordalydelsen av protokollets 5 §. Som påpekats ovan stöder enligt vår uppfattning utformningen av bestämmelsen pilotföreningarnas tolkning. Givetvis kan ordet överenskommelse i sig ensamt inte betyda att ett kollektivavtal har träffats. Vi kan dock konstatera att parterna i kollektivavtal använt sig av överenskommelse i betydelsen kollektivavtal. Som exempel kan nämnas ett kollektivavtal som träffades mellan parterna avseende ”jobbtrygghet” den 31 mars 2004.

Bestämmelsens ordalydelse innebär att parterna är ense om att piloterna skall ha fortsatt anställning i konsortiet. En sådan överenskommelse skulle de facto

innebära ett bestämmande av vem som tills vidare skall anses som arbetsgivare för piloterna. Enligt vår uppfattning är det svårt att förstå varför anställningsförhållandena diskuterades om förhandlingarna endast fördes enligt 11 § medbestämmandelagen. De nu angivna omständigheterna talar enligt vår uppfattning för den tolkning pilotföreningarna gjort gällande.

Även om SAS, enligt 4 § i protokollet, förklarat att bolagets princip är att avtal inte får innebära framtida ingrepp i företagets rätt att organisera och leda arbetet står detta uttalande objektivt sett inte i motsättning till att det i 5 § i protokollet träffas ett avtal i de frågor som anges där. Innehållet i överenskommelsen i 5 § innebär trots allt en begränsad reglering av parternas förhållanden, och avtalet kunde komma att omförhandlas när SAS så önskade.

Enligt vår uppfattning visar de ovan angivna förhållandena att pilotföreningarna i vart fall måste ha haft fog för sin uppfattning att SAS avsåg att träffa ett avtal med den innebörd som framgår av 5 § i protokollet. Detta avtal har gällt till dess att parterna kommit överens om något annat. Genom att SAS ensidigt beslutade i februari 2006 att piloterna skulle vara anställda i det bolag han eller hon arbetade i har SAS gjort sig skyldigt till kollektivavtalsbrott.

Överröstad i denna del är vi i övrigt ense med majoriteten.

Domsbilaga 2

INTENTIONSAVTAL

mellan Scandinavian Airlines System (SAS) å ena sidan och Dansk Pilotforening (DPF), Norska SAS-Flygeres Forening (NSF) och Svensk Pilotförening (SPF) å den andra sidan rörande Scandinavian Commuter (SC).

Detta avtal beskriver de förutsättninger som skall vara uppfyllda för att etablera ett samarbete mellan SAS, DPF, NSF och SPF rörande Scandinavian Commuters verksamhet.

Allmänt
SAS strategi är, att genom att använda sig av SC öppna nya linjer som sedan kan ersättas av SAS kortlinjeflygplan.

1. Ägarförhållande
SC skall etableras som ett systerföretag till SAS och med samma ägarstruktur som SAS.

2. SC's verksamhet
SC skall för moderbolagens (SAS Danmark A/S, SAS Norge ASA och SAS Sverige AB) räkning endast utföra flygningar som produktionsbolag på beställning av SAS på SAS linjer. SC's verksamhet skall drivas efter sunda affärsmässiga principer.

Anm:
Se Konsortialavtalet §1 p.1 och 2 (Bil 1).

3. SC's verksamhetsområde
SC skall komplettera SAS, d.v.s.:
SC skall beflyga trafiksvaga linjer eller linjer under uppbyggnad vars trafikunderlag inte ger tillräckligt ekonomiskt utbyte eller inte medger tillräckligt täta frekvenser för att kunna betjänas av SAS kortlinjeflyg.

SC's verksamhet kommer att vara förlagd till Skandinavien.

SC och SAS skall inte ha samma flygplantyper och SC flygplan får ej överstiga 35 tons startvikt eller kunna medföra flera än 76 passagerare.

Vidare får av SC disponerad flygplanflotta icke överstiga 25% av SAS-koncernens (Airline+SC) opererade flygflotta per 1 januari aktuellt år och aldrig fler än 45 flygplan. SC får ej operera jetflyg utan särskild överenskommelse mellan SAS och DPF, NSF, SPF.

Moderbolagen och SC kommer ej att upprätta andra flygbolag i Skandinavien.

4. SC tekniska/operativa godkännande
SC skall godkännas av respektive lands luftfartsmyndigheter att driva kommersiell flygtrafik (person-, gods- och postbefraktning) samt uppfyllda SAS minimikrav för tekniskt/operativt godkännande.

5. SC's förhållande till bestämmelserna angående inhyrning/joint operation
Avtalet mellan SAS och pilotföreningarna om inhyrning ("Inhyrningsavtalet") omfattar SC i likhet med övriga flygsällskap.

SAS och pilotföreningarna är dock eniga om att inhyrningsavtalet - bortsett från subchartring - inte skall omfatta SC under förutsättning

- att SC och SAS inte har samma flygplantyper och SC flygplan ej överstiger 35 tons startvikt eller kan medföra fler än 76 passagerare.
- att av SC disponerad flygplanflotta icke överstiger 25 % av SAS-koncernens (Airline+SC) opererade flygflotta per 1 janauri aktuellt år och aldrig fler än 45 flygplan.
- att SC ej opererar jetflyg utan särskild överenskommelse mellan SAS och DPF, NSF,SPF.
- att varken SAS, Moderbolagen eller SC upprättar fler flygföretag i Skandinavien.

6. SC identitet, logo och pilotuniformer
SC resp SAS identiteter skall inte kunna förväxlas med varandra.

7. Uttagnings- och tjänstgöringsvillkor för piloter anställda i SAS utlånade till SC
Piloter som är utlånade från SAS uttages, tjänstgör och avlönas i enlighet med reglerna i det mellan SC och DPF, NSF och SPF träffade kollektivavtalet om löne- och allmänna anställningsvillkor med följande tillägg och undantag:

a) Vid tjänstgöring i SC bibehåller piloten löneanciennitet, och erhåller ingen senioritetsförlust.

b) Tjänstgöringstiden i SC är minst tre sommarsäsonger.

8. Avtalstiden
Avtalet följer kollektivavtalets ("gröna boken") giltighets- och uppsägningstid.

Lejondal den 14 januari 1989
För SC: För DPF: D.K.
H-P.T.
För SAS: M.M. För NSF: O.E.
H.S.
För SPF: I.T.
M.T.
med ändringar den 23 maj och 26 augusti 1997 samt 6 november 2000

Domsbilaga 3

PROTOKOLL

Ärende: Lokal förhandling enligt 11 § MBL avseende strukturförändringar för ökad konkurrenskraft

Deltagare: T.C., SAS, ordförande och protokollförare
O.A., SAS, justering
S.B., SAS (2004-02-25, 2004-03-07)
J.Z., SAS
B.R., SAS (2004-02-25, 2004-03-07)
L.M., SAS (2004-03-07)
M.H.,DPF, justering
S.L.B., DPF
L.K., DPF
E.D.H., DPF
J.N., NSF, justering
K.B., NSF
S.L., NSF
H.V., NSF
L-G.B., SPF, justering
T.J., SPF
M.R., SPF
R.R., SPF
Tid och plats:2004-02-25, 2004-03-07, 2004-03-29 -31, samt löpande sammanträden och diskussioner i samband med förhandlingarna om K04, SAS lokaler, Frösundavik

1§ Det antecknas att detta är ett återupptagande av den ajournerade förhandlingen i rubricerade ärende (se protokoll daterat 2004-01-21 - 2004-02-1, samt protokoll 2004-03-05). Vidare antecknas att förhandling avseende bolagisering avseende markdelarna av konsortiet genomförts och avslutats (se protokoll daterat 2004-03-05) .Slutligen antecknas att särskilda protokoll från förhandlingar enligt 11 § MBL avseende summering, konklusioner och konsekvenser av de forcerade kollektivavtalsförhandlingarna genomförts (se protokoll 2004-03-07—09 resp 2004-03-22).

2§ Det konstateras att SAS förevisat och översänt underlag enligt bilaga 1 (11 s; översänt 2004-02-20), bil 2 (7 s; översänt 2004-02-28), bil 3 (53 s; översänt 2004-03-07), bil 4 (8 s; översänt 2004-03-12), samt bil 5 (1 s; översänt 2004-03-18).

3§ Vid parternas sammanträden har SAS genomgått det i 2 § nämnda materialet, samt har pilotföreningarna beretts tillfälle att ställa frågor. Pilotföreningarna har angivit att de principiellt är positiva till att en bolagisering sker av SAS-konsortiets verksamhet, så som SAS föreslagit, men de har framfört ett antal synpunkter och villkor som förutsättningar för en bolagisering. Dessa rör sig i huvudsak om piloternas anställningsform (där

pilotföreningarna kräver ett bibehållande av deras nuvarande, mångåriga anställning i konsortiet) samt om förhållanden rörande AOC. Pilotföreningarna framför, att en förutsättning för ett godkännande av bolagisering (ref. intentionsavtalet) är, att de bolagiserade sällskapen drivs under ett gemensamt AOC och framför en rad argument för denna inställning. Vidare framför piloterna, att uppdelningen inte får medföra en negativ "fragmentisering" av verksamheten, att den inte får medföra ökade kostnader för personal och att nuvarande skalfördelar inte kan nyttjas. De har också ställt sig frågande till om de skäl SAS framfört för delar av förändringen har en ekonomiskt hållbar kalkyl, eller om det är andra skäl som kan ligga bakom. Vidare ser de med oro på att bolagiseringen kan medföra att pilotkåren splittras, internkonkurrens i koncernen öka och att piloternas jobbtrygghet kan minska; dessa skäl har de också framfört i de parallellt pågående kollektivavtalsförhandlingarna.

Vid ett senare sammanträde framför SAS, att det finns särskilda villkor att beakta i Norge, där ett sällskap med eget AOC redan finns. Pilotföreningarna noterar ledningens hänvisning till särskilda villkor i Norge och har därefter meddelat att de säger ja till bolagisering under följande förutsättningar: nytt sällskap etableras i NO med eget AOC. De bolagiserade sällskapen SAS SE, SAS DK samt Intercont drivs under det gemensamma SAS AOC, tillhörande SAS Konsortiet. Vidare förutsätter pilotföreningarnas godkännande, att piloterna, tills eventuellt annat överenskommes fortsätter att vara anställda i konsortiet, att enighet uppnås om den gemensamma avtalsrätten, att enighet uppnås om den gemensamma senioritetslistan, samt att enighet uppnås om BU-integrationen. Beträffande anställningsfrågan förklarar de att avvaktandet av denna fråga inte medför att bolagisering inte kan ske, bara att piloterna fortsätter att vara anställd i konsortiet som en grupp, till parterna eventuellt kommer överens om annat.

SAS besvarar de av föreningarna framställda frågorna enligt följande:

1. Angående SAS Commuter

Frågan om en eventuell integration av konsortiet SAS Commuter in i SAS-konsortiet är föremål för utredning. SAS har gjort följande uttalande:
•Under förutsättning att villkor för 50 - ca 100 sätes flygplan (turboprop och RJ) kan etableras inom SK på samma eller bättre nivå än Commuter elimineras behovet av ett separat bolag
•Alla flygande föreningar inom SK måste teckna unika villkor för denna verksamhet på rätt nivå. Vad piloterna angår är detta villkor etablerat.
SAS kommer att kalla pilotföreningarna till att ta del av utredningsarbete samt med pilotföreningarna genomföra de förhandlingar som blir nödvändiga, om förutsättningarna enligt ovan föreligger.

2. **Angående BUSK**

SAS har redovisat sin syn och hållning till skapandet av ett flygbolag för jetverksamhet i Norge, samt vilka affärsmässiga och legala grunder det vilar på.

SAS har gjort följande uttalande:

Under förutsättning av att det är framförhandlat tillfredsställande nya kollektivavtal med pilotföreningarna i SAS, kommer SAS att inkalla SAS' och BU's pilotföreningar till förhandlingar om samordning, för att finna för alla acceptabla lösningar;
I övrigt hänvisar SAS till vad som förevisades vid sammanträdet 07MAR04.

SAS kommer att kalla till ett sådant möte å det snaraste.

Pilotföreningarna har meddelat att de kommer att representeras av samtliga föreningar vid ett sådant möte.

Se principöverenskommelse 24MAR04, där båda parter är överens om att text vidrörande BUSK gäller för fortsatt process.

3 Angående SFA; instruktörernas tillhörighet

Pilotföreningarna har redovisat sin syn på instruktörernas tillhörighet. Parterna har framförhandlat avtal om instruktörernas villkor, samt att dessa villkor skall återfinnas i parternas kollektivavtal.

SAS gör följande uttalande:

•Under förutsättning av att flygsällskapen får optimalt konkurrenskraftiga träningsavtal och instruktörsavtal på så väl pris som produktivitet, faller det naturlig att instruktörena ingår som en del av träningsorganisationen.

Frågan hanteras i K04.

4. **Angående "vinstdelning"**

Pilotföreningarna har framfört krav om ett framtida produktionstillägg.

Hanteras i K04; se principöverenskommelse 24MAR04.

5**. P01 (SPF enbart)**

SPF har begärt att P01 avslutas samt att deras förslag från den hösten 03 accepteras av SAS.

SAS kommer att kalla SPF till särskild förhandling i dessa två ärenden. Förhandlingen kommer att äga rum snarast.

Se principöverenskommelse 24MAR04.

Pilotföreningarna har den uppfattningen att SAS accepterat den totala kostnadsnivån i P01, SAS delar inte pilotföreningarnas uppfattning om att den totala kostnadsnivån i P01 är accepterad. Här hänvisar SAS till att frågan explicit angivits som särskild fråga i principöverenskommelsen 24MAR04.

SAS kallar till förhandling innan den 15 maj 2004. Förhandlingen skall vara slutförd senast den 10 juni 2004.

6. **Facklig representation för pilotföreningarna i SAS konsortiet och dess dotterbolag**

Pilotföreningarna har begärt att få bli representerade i respektive bolags och konsortiets styrelser.

SAS har uttalat följande:

Beträffande representation i konsortiets dotterbolags styrelser, regleras detta i enlighet med nationell rätt.
Beträffande representation i konsortiet styrelse, är det beroende på om avtal kan träffas mellan berörda personalgrupper och konsortiets ledning.

Principen är att personalrepresentanter i styrelserna i konsortiet resp i konsortiets dotterbolag, utses av de anställda i konsortiet resp i konsortiets dotterbolag.

7. **AOC och anställning**

Pilotföreningarna har angivit att de menar att det inte finns skäl till att ha mer än ett AOC för konsortiet och dess dotterbolag samt att piloterna bör vara kvar som anställda i konsortiet.

SAS principiella inställning är att ett komplett bolag resp konsortiet skall innehålla såväl egna AOC som egna anställda piloter.

Beträffande AOC, kan dock SAS tänka sig att bibehålla 1 AOC, omfattande konsortiet, det svenska dotterbolaget och det danska dotterbolaget. Det nya norska bolaget skall dock ha ett eget AOC (dvs BU's)

8. **Senioritetslistan, avtalsrätt och anställning i resp bolag**

Pilotföreningarna har adresserat frågan om avtalsrätt för pilotföreningen, pilotföreningarna som gemensam part i förhandlingar med SAS, samt senioritetslistans status i ett bolagiserat SAS, där piloterna är anställda i respektive bolag.

SAS har uttalat följande:

SAS har i strukturförändringen till avsikt att pilotens individuella anställningsförhållande skall vara i respektive nationellt bolag, samt för intercontinental trafik, fortsatt vara anställda i konsortiet.

SAS anser att förhandlingar bör föras i respektive bolag, men SAS kommer att förhålla sig till pilotföreningarnas samarbetsavtal och kollektivavtal enligt "gröna boken", och kommer att möta pilotföreningarna på det sätt de ställer

upp vid varje tillfälle.

SAS ser positivt på att en gemensam rättslig utredning tillsättes, för utredandet av de av pilotföreningarna nämnda frågornas legala status. Utredningen skall vara klar senast 24MAJ04.

SAS åtar sig till att säkerställa att senioritetslistan kan bibehållas också i ett bolagiserat SAS, om så detta exempelvis må ske genom att en kollektivavtalad senioritetslista må kombineras med individuella avtal därom.

Pilotföreningarna har uttalat följande:
SAS piloterna har i årtionden uppträtt och förhandlat som ett kollektiv med en gemensamt anställningsform i SAS konsortiet, ett gemensamt kollektivavtal och med alla piloter uppförda på en gemensam senioritetslista.
Till parterna överenskommer om annat skall dessa villkor beaktas och respekteras i den fortsatta bolagiserings- och strukturförändringsprocessen

4 § SAS delar inte PF uppfattning om att avtal måste träffas i alla de av PF angivna frågorna. SAS princip är att avtal inte får innebära framtida ingrepp i företagets rätt till att organisera och leda arbetet.

5 § Parterna träffar mot bakgrund av vad som förekommit i förhandlingen följande överenskommelse:

Pilotföreningarna accepterar omstruktureringen av SAS konsortiet (bolagisering av Airline-delen) på i förhandlingen angivet sätt. Parterna är därför ense om att denna sker med 2 AOC, med fortsatt anställning av piloterna i konsortiet, och med bibehållandet av senioritetslistan och "Gröna boken".

Vidare är parterna ense om att tillsätta en gemensam arbetsgrupp med externa experter på arbetsrätt med syftet att utreda följande:
•Har den skandinaviska senoritetslistan samma legala status i konsortiet som i en eventuell anställning i respektive bolag?
•Förändras status för den Gröna boken genom bolagisering och anställning för piloterna i lokala bolag?
• Har separata AOC betydelse för ovanstående punkter?

Utredningen skall vara klar senast 24MAJ04.

Frågan om anställningstillhörigheten måste avklaras så att integrationen mellan SK och BU kan fullföljas.(konsortieansättelelse eller national ansättelse)

Slutligen är parterna ense om att SAS äger rätt att påkalla förhandling med pilotföreningarna avseende anställningstillhörighet för piloterna i respektive nationella bolag.

6 § Förhandlingen avslutas i enighet

Vid protokollet	Justeras	
(T.C.)	(O.A.)	(M.H.)
T.C.	O.A.	M.H.
	(J.N.)	(L-G.B.)
	J.N.	L-G.B.