

Sammanfattning

Mellan parterna är det ostridigt att arbetsgivaren dels brutit mot det mellan parterna gällande kollektivavtalet när en hos arbetsgivaren anställd pilot fick påbörja sin tjänstgöring ca en och en halv timme för tidigt, dels brutit mot tvåveckorsfristen i 16 § andra stycket medbestämmandelagen. Fråga om några allmänna skadestånd ska utgå och i så fall om skadeståndens storlek.

ARBETSDOMSTOLENDOM
2009-10-14
StockholmDom nr 76/09
Mål nr A 62/08**KÄRANDE**

Norske SAS-Flygeres Forening, Oksenoysteien 2, 1366 Lysaker, Norge
Ombud: advokaten Tom Johansson, Advokatfirman Nilsson & Co KB,
Box 7761, 103 96 Stockholm

SVARANDE

SAS Scandinavian Airlines Norge AS, 0080 Oslo, Norge
Ombud: chefsjuristen Pia Schöldström, Transportgruppen TGS Service AB,
Box 5384, 102 49 Stockholm

SAKEN

skadestånd p.g.a. kollektivavtalsbrott m.m.

Bakgrund

Mellan SAS Scandinavian Airlines Norge AS (bolaget) och bl.a. Norske SAS-Flygeres Forening (pilotföreningen) gäller varandra i allmänhet avlösande kollektivavtal med anställnings- och lönevillkor för flygkaptener och flygstyrmän. S.A.M. är anställd pilot i bolaget och är medlem i pilotföreningen.

Bolaget schemalade S.A.M:s tjänstgöring så att han efter en fritidsperiod fick påbörja sin tjänstgöring den 26 oktober 2007 cirka en och en halv timme tidigare än vad kollektivavtalsregleringen medger. Med anledning därav påkallade pilotföreningen den 22 november 2007 lokal förhandling med bolaget. Förhandlingen kom till stånd den 19 december 2007.

Parterna är i tvisten överens om att bolaget brutit mot dels kollektivavtalets bestämmelse om hur fritidsperioder ska läggas ut, dels tvåveckorsfristen i 16 § andra stycket medbestämmandelagen. Tvist har uppstått mellan parterna om något allmänt skadestånd ska utgå alternativt hur stort skadestånd som ska utgå med anledning av de två brotten. Parterna har tvisteförhandlat utan att kunna enas.

Yrkanden m.m.

Pilotföreningen har yrkat att Arbetsdomstolen ska förplikta bolaget att till – pilotföreningen utge 150 000 norska kr i allmänt skadestånd, varav 100 000 kr för kollektivavtalsbrott och 50 000 kr för brott mot 16 § andra stycket medbestämmandelagen, jämte ränta enligt 6 § räntelagen från den 19 december 2007 till dess betalning sker,

– S.A.M. utge 25 000 norska kr i allmänt skadestånd för kollektivavtalsbrott, jämte ränta enligt 6 § räntelagen från dagen för delgivning av stämning, den 17 april 2008, till dess betalning sker.

Bolaget, som medgett kollektivavtalsbrott och brott mot medbestämmandelagen, har bestritt yrkandena och yrkat att de allmänna skadestånden ska jämkas till noll eller bestämmas till de belopp domstolen finner skäliga. Bolaget har vitsordat ränteyrkandena.

Parterna har yrkat ersättning för sina rättegångskostnader.

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

Pilotföreningen

Brott mot kollektivavtalets tjänstgöringsbestämmelser

Kollektivavtalsbrottet

Bestämmelser om fritid finns i det mellan parterna gällande kollektivavtalet om tjänstgöringsförhållanden för flygkaptener och flygstyrmän och dess bilaga A. Av tillämplig avtalsbestämmelse följer att fritid ska tilldelas i perioder om minst två kalenderdygn och att sådan fritidsperiod alltid ska "innehålla minst två perioder möjliggörande nattvila mellan 22.00 och 06.00, varvid tjänstfrihetsperioden skall påbörjas senast kl 20.00 eller avslutas tidigast kl 08.00".

S.A.M. var ledig den 24 och 25 oktober 2007 och skulle enligt tjänstgöringsschemat börja arbeta den 26 oktober 2007 kl. 06.20, vilket således var ca en och en halv timme för tidigt enligt kollektivavtalsregleringen. Han inställde sig för arbete enligt schemat. När han kom till flygplatsen undrade han om tjänstgöringsschemat var korrekt varför han talade med trafikvakten om detta. Denne uppgav att allt var i sin ordning.

Bolagets agerande innebär att S.A.M. fick tjänstgöra i strid med tjänstgöringsbestämmelserna. Bolaget har alltså gjort sig skyldigt till kollektivavtalsbrott. Bolaget ska därmed åläggas att betala allmänt skadestånd till både pilotföreningen och S.A.M.

Skadeståndets storlek

Brottet har varit allvarligt varför yrkade skadeståndsbelopp bör utgå. Bolaget har uppsåtligen brutit mot kollektivavtalet och har trots att S.A.M. ifrågasatt riktigheten i arbetstidsförläggningen uppgivit att den var korrekt och därigenom beordrat honom att tjänstgöra i strid med tjänstgöringsbestämmelserna. Vid bedömningen bör också beaktas att bolaget har vunnit ekonomiskt på sitt agerande.

Pilotföreningen ifrågasätter inte att förläggandet av S.A.M:s tjänstgöring i strid med den aktuella tjänstgöringsbestämmelsen orsakades av ett

dataprogrammeringsfel så som bolaget uppgett. Det har dock ålegat bolaget att tillse att schemalägningsprogrammet iakttar tjänstgöringsbestämmelserna. Brottet ska därför likställas med ett uppsåtligt brott. Den aktuella bestämmelsen är enkel och entydig och av central betydelse. Brott mot densamma ska därför betraktas som allvarligt. Det är bolaget ensamt som ansvarar för att piloternas tjänstgöring inte strider mot tjänstgöringsbestämmelserna. Piloterna är endast skyldiga att kontrollera att deras tjänstgöring inte står i strid med gällande lagstiftning.

När S.A.M. inställde sig på flygplatsen uppmärksammade han bolaget, genom trafikvakten, på att hans inställelse kl. 06.20 inte tycktes stå i överensstämmelse med kollektivavtalregleringen. Trafikvakten uppgav emellertid att allt var i sin ordning. Bolaget vidtog alltså inte rättelse trots att tillfälle till det gavs.

Bolaget har dessutom genom att inte skicka hem S.A.M. och kalla in en ersättare för honom undandragit sig kostnader som ett sådant förfarande skulle innebära.

Brott mot medbestämmandelagen

Händelseförloppet

När det blev känt för pilotföreningen att S.A.M. inte erhållit ledighet under den aktuella fritidsperioden i den omfattning kollektivavtalet föreskriver påkallade föreningen den 22 november 2007 förhandling med bolaget. Bolaget avhörde emellertid inte inom den i medbestämmandelagen föreskrivna tvåveckorsfristen. Först efter att pilotföreningen påmint om sin framställning kallade bolaget till förhandling som hölls den 19 december 2007.

Skadeståndets storlek

Den vid tidpunkten gällande förhandlingsordningen (2006 års förhandlingsordning) föreskrev inte någon tidsfrist inom vilken förhandling skulle äga rum. Av 5 § framgår emellertid att vid tvister om brott mot de gemensamma reglerna i kollektivavtalet gäller svensk jurisdiktion. Av bestämmelsen följer alltså att svensk rätt ska tillämpas såvitt avser i avtalet oreglerade frågor. Eftersom det inte framgår av förhandlingsordningen inom vilken tid förhandlingar ska hållas blir därmed bestämmelsen i 16 § andra stycket medbestämmandelagen tillämplig. Bolaget har medgett brott mot den bestämmelsen.

Bolaget har inte gett någon acceptabel förklaring till dröjsmålet. Det är bolaget ensamt som förorsakat att förhandling inte kommit till stånd inom den lagstadgade tvåveckorsfristen.

Vid bedömning av skadeståndets storlek ska därutöver beaktas att bolaget, efter den omorganisation som genomfördes år 2006, vid upprepade tillfällen underlåtit att hörsamma pilotföreningens förhandlingsframställningar.

Bolaget

Brott mot kollektivavtalets tjänstgöringsbestämmelser

Bakgrund

Under år 2007 genomförde bolaget en översyn av tjänstgöringsschemana för piloter verksamma på kortlinjer. Dessa piloter var indelade i en "variabel grupp" och en "fast grupp". Den sistnämnda gruppen tjänstgjorde enligt ett rullande schema med fem dagars tjänstgöring och därefter fyra dagars ledighet. Översynen resulterade i ett nytt system kallat "5:4-flex" och innebar att piloternas önskemål om mer kontinuerlig ledighet, med iakttagande av tjänstgöringsbestämmelserna, uppnåddes. 5:4-flexsystemet infördes i oktober 2007. I samband härmed ersattes det gamla databaserade schemalägningsprogrammet med ett nytt sådant. På grund av ett programmeringsfel i det nya programmet blev S.A.M:s aktuella fritidsperiod cirka en och en halv timme för kort.

Skadestånd?

Bolaget har inte avsiktligt brutit mot tjänstgöringsbestämmelserna och programmeringsfelet rättades till omedelbart när bolaget fick kännedom om det inträffade. Bolaget kan inte, genom trafikvaktens agerande, anses ha medvetet beordrat S.A.M. att tjänstgöra i strid med tjänstgöringsbestämmelserna.

Det åligger S.A.M. i hans yrkesroll att känna till tjänstgöringsreglerna och observera eventuella felaktigheter i schemat, vilket han erhållit i god tid före aktuell tjänstgöring. S.A.M. har också haft möjlighet att kontakta pilotföreningen för ett eventuellt tolkningsföreträde beträffande hans tjänstgöringsskyldighet. S.A.M. valde dock att arbeta i enlighet med schemat. Vid kontakt med T.C. har S.A.M. för denne uppgett att han inte ansåg att det inträffade varit "någon större sak".

Det skulle inte ha medfört några merkostnader att ersätta S.A.M. med en annan pilot den aktuella dagen då en stand-by-pilot hade kunnat kallas in.

Mot bakgrund av dessa omständigheter bör något skadestånd inte utgå eller bör skadeståndsbeloppet sättas lågt.

Brott mot medbestämmandelagen

Bakgrund

Under år 2006 ombildades SAS-konsortiet till tre nationella SAS-bolag med säten i Danmark, Sverige och Norge. I samband härmed ersattes den för konsortiet gällande förhandlingsordningen intagen i den s.k. gröna boken med en ny tillfällig förhandlingsordning, som därefter ersattes av regler i det mellan parterna gällande kollektivavtalet K07. Förhandlingsordningen i den gröna

boken gällde för tiden fram till och med den 18 maj 2006, den tillfälliga förhandlingsordningen för tiden mellan den 19 maj 2006 och 31 mars 2008 och förhandlingsordningen i K07 från och med den 1 april 2008. Under en tvåårsperiod avlöste alltså tre förhandlingsordningar varandra. Regelverken var komplexa.

Skadestånd?

Följande omständigheter bör beaktas vid bedömningen.

Av den gröna boken och K07 framgår att lokal förhandling ska hållas senast inom två veckor från att den påkallats. I 2006 års förhandlingsordning saknas emellertid bestämmelser om inom vilken tid påkallad förhandling ska hållas. När föreningen påkallade förhandling uppstod därför tveksamheter beträffande vilka skyldigheter som åvilade bolaget. Bolaget var då inte av uppfattningen att 5 § i 2006 års förhandlingsordning innebar att svensk rätt skulle tillämpas. Bolaget har sedermera i tvisten medgett brott mot 16 § andra stycket medbestämmandelagen. Bolaget har alltså inte uppsåtligen brutit mot tvåveckorsfristen i medbestämmandelagen.

Båda parterna har varit osäkra på vilka regler som gällde under perioden, vilket bl.a. framgår av pilotföreningens processföring i målet.

Bolagiseringen av konsortiet innebar att en ny förhandlingssituation uppstod jämfört med hur förhandlingar sköttes dessförinnan. Detta ledde till ytterligare osäkerhet om vad som gällde mellan parterna.

Det är inte riktigt som pilotföreningen påstått att bolaget tidigare inte agerat i tid när det fått förhandlingsframställningar från föreningen. Brottet är en engångsföreteelse. Bolaget har heller aldrig tidigare kallats till förhandling på grund av brott mot förhandlingsskyldigheten.

Domskal

Tvisten

I målet är ostridigt att bolaget gjort sig skyldigt till kollektivavtalsbrott när det vid ett tillfälle i oktober 2007 förlade tjänstgöringen för piloten S.A.M. på sådant sätt att en fritidsperiod blev för kort. Tvisten gäller om något allmänt skadestånd ska utgå till S.A.M. och/eller pilotföreningen på grund av kollektivavtalsbrottet och i så fall skadeståndets storlek.

Det är därutöver ostridigt att bolaget brutit mot 16 § andra stycket medbestämmandelagen då det varken hållits förhandling inom två veckor från det att bolaget fick del av pilotföreningens förhandlingsframställning av den 22 november 2007 eller inom tidsfristen tagits någon kontakt med pilotföreningen. Förhandling kom till stånd den 19 december 2007. Även i denna del avser tvisten om det ska utgå något allmänt skadestånd på grund av brottet mot lagen, i detta fall till pilotföreningen, och i så fall skadeståndets storlek.

Utredningen i målet

Målet har avgjorts efter huvudförhandling. Vid denna har på begäran av pilotföreningen förhör upplysningsvis hållits med S.A.M. och med S.L., generalsekreterare i pilotföreningen. På bolagets begäran har förhör upplysningsvis hållits med chefpiloten T.C. och med bolagets förhandlingschef M.H.

Kollektivavtalsbrottet

Händelseförloppet

Följande omständigheter är ostridiga.

Bestämmelser om fritid finns i det mellan parterna gällande kollektivavtalet om tjänstgöringsförhållanden för flygkaptener och flygstyrmän och dess bilaga A. Av tillämplig avtalsbestämmelse följer att fritid ska tilldelas i perioder om minst två kalenderdygn och att sådan fritidsperiod alltid ska "innehålla minst två perioder möjliggörande nattvila mellan 22.00 och 06.00, varvid tjänstfrihetsperioden skall påbörjas senast kl 20.00 eller avslutas tidigast kl 08.00".

Bolaget ändrade schemaläggningssystem under hösten 2007 och införde ett system som benämndes "5:4-flex". Det tillämpades för första gången i oktober månad 2007. Piloterna får vanligtvis aktuellt tjänstgöringsschema den 16:e varje månad. Av S.A.M:s tjänstgöringsschema, avseende en del av oktober månad 2007, framgår att denne skulle vara ledig den 24 och 25 oktober och påbörja sin tjänstgöring den 26 oktober klockan 06.20. Enligt kollektivavtalsregleringen var det cirka en och en halv timme för tidigt. S.A.M. kom till arbetet den 26 oktober 2007 för tjänstgöring i enlighet med vad som angivits i schemat. Han undrade då om den aktuella fritidsperioden lagts ut i enlighet med reglerna i kollektivavtalet. Han kontaktade trafikvakten som uppgav att "det var OK".

Ska allmänt skadestånd utgå och i så fall med vilket belopp?

Pilotföreningen har anfört att bolaget har gjort sig skyldigt till ett allvarligt kollektivavtalsbrott och att de yrkade skadeståndsbeloppen därför är skäliga. Pilotföreningen har utvecklat sin ståndpunkt på i huvudsak följande sätt. Det har varit fråga om att tillämpa en enkel och entydig bestämmelse av central betydelse. Att den felaktiga schemaläggningen hade sin grund i ett programmeringsfel ursäktar inte bolaget. Bolaget har varit kvalificerat slarvigt i sin hantering och genom programmeringsfelet satt hela kontrollsystemet av "två-dygnregeln" ur spel. Brottet mot avtalet får därför anses ha varit avsiktligt. Bolaget har därutöver haft möjlighet att vidta rättelse när S.A.M. ifrågasatte schemaläggningen. Trots att arbetsgivaren således uppmärksammades på felaktigheten angav företrädare för arbetsgivaren att schemaläggningen var korrekt och arbetsgivaren beordrade därmed S.A.M. att tjänstgöra i strid med kollektivavtalets reglering. Slutligen har agerandet varit till ekonomisk

vinning för bolaget. Bolaget hade förorsakats kostnader om det agerat korrekt och kallat in en annan pilot för att tjänstgöra i stället för S.A.M.

Bolaget har invänt i huvudsak följande. Det har inte varit fråga om något allvarligt kollektivavtalsbrott. Felet i schemaläggningen orsakades av ett misstag vid programmeringen när det nya schemaläggningssystemet skulle sättas i drift. Man glömde helt enkelt att aktivera koden för "två-dygns-regeln" som finns i datasystemet. Bolaget har alltså på intet sätt haft för avsikt att bryta mot kollektivavtalet. Så fort bolaget fick kännedom om programmeringsfelet rättades det. Datasystemet är konstruerat så att om en schemaläggning strider mot regelverket så visas en "varningsflagga". Eftersom "två-dygns-regeln" inte hade aktiverats i systemet visades ingen varningsflagga, vilket ledde till att trafikvakten utgick från att schemaläggningen var i enlighet med gällande reglering. Arbetsgivaren har alltså på intet sätt uppsåtligt beordrat S.A.M. att arbeta i strid med kollektivavtalsregleringen. Om arbetsgivaren förstått att schemaläggningen varit felaktig hade bolaget kallat in en annan pilot. Bolaget har ständigt en stand-by-organisation som har till syfte att lösa bemanningsproblem som uppstår vid t.ex. sjukdom eller andra hinder. Att ersätta S.A.M. hade alltså inte förorsakat bolaget några nämnvärda kostnader. S.A.M. fick kännedom om schemaläggningen i god tid före tjänstgöringen och hade därmed tillfälle att agera tidigare i frågan. Han synes inte ha uppfattat felaktigheten som någon "stor sak". Med hänsyn till samtliga dessa omständigheter bör kollektivavtalsbrottet bedömas som så bagatellartat att något skadestånd inte bör utgå till vare sig S.A.M. eller pilotföreningen. I vart fall bör skadeståndsbeloppen bestämmas till betydligt lägre belopp än de yrkade.

Arbetsdomstolen gör följande bedömning.

Av medbestämmandelagen framgår följande. I 54 § anges att arbetsgivare, arbetstagare och organisation som bryter mot lagen eller mot kollektivavtal ska ersätta uppkommen skada, om ej annat följer av vad nedan sägs. I 55 § anges att vid bedömning om och i vad mån skada har uppkommit för någon ska hänsyn tas även till dennes intresse av att lagens eller kollektivavtalets bestämmelser iakttas och till övriga omständigheter av annan än rent ekonomisk betydelse. Vidare anges i 60 § att om det är skäligt kan skadestånd sättas ned eller helt falla bort.

I förarbetena (prop. 1975/76:105 bilaga 1 s. 302 f.) anges bl.a. följande. Det allmänna skadeståndets uppgift är att, där det är behövligt, effektivt avhålla från avsteg från vad lag och avtal innehåller. En viktig princip bör vara att det inte i något fall ska te sig lönsamt för en arbetsgivare att sätta arbetstagnas rätt åt sidan till förmån för andra intressen.

I betänkandet Demokrati på arbetsplatsen, SOU 1975:1 s. 487 f., finns en redogörelse av Arbetsdomstolens dåtillsvarande praxis i skadestandsfrågor såvitt avser allmänt skadestånd. I betänkandet konstaterar arbetsrättskommittén att praxis uppvisar många exempel av skilda slag. En grupp av fall beskrivs som de vari arbetsgivaren uppsåtligt eller av vårdslöshet åsidosatt bl.a. avtalsbestämmelser av ordningskaraktär. Enligt kommittén utmättes rätt

låga skadeståndsbelopp vid förseelser av den karaktären. Kommittén redogör också för andra fall där domstolen inte dömt ut något allmänt skadestånd och anger som en grupp av fall sådana där avtalsparterna haft skilda uppfattningar om den rätta innebörden av kollektivavtalet och där Arbetsdomstolen funnit att arbetsgivarens tillämpning varit oriktig men där domstolen bedömt att arbetsgivaren haft fog för sin uppfattning. Kommittén menar att av domsmotiveringarna i de fallen framgår att i princip enbart uppsåtliga och klart vårdslösa avsteg från ett avtal medför skadestånd. Kommittén redogör därefter för ytterligare fall där Arbetsdomstolen befriat arbetsgivaren från skadestånd.

Enligt Arbetsdomstolens mening går det inte att av Arbetsdomstolens praxis i tiden före medbestämmandelagen dra någon generell slutsats om att allmänt skadestånd utgick för kollektivavtalsbrott enbart om arbetsgivaren agerat uppsåtligt, grovt vårdslöst eller klart vårdslöst. Något uttalande med sådan innebörd finns inte heller i propositionen 1975/76:105. Av förarbetena (prop. 1975/76:105 bilaga 1 s. 302 f.) framgår däremot att det vid uppsåtliga brott bör utgå betydande skadeståndsbelopp och i texten uppmanas till avsevärd skärpning när det gällde lag- och avtalsbrott av betydelse.

Även i senare praxis från Arbetsdomstolen finns exempel där allmänt skadestånd inte utdömts, se t.ex. AD 1992 nr 143. I sammanhanget kan också nämnas avgörandet AD 1987 nr 40 vari en arbetstagarorganisation förde talan om allmänt skadestånd för kollektivavtalsbrott mot fyra folkhögskolor. Arbetsdomstolen uttalar i domen bl.a. följande. "Sammanfattningsvis kan konstateras att oavsiktliga lönefel som varken till sitt antal, sin storlek eller sin karaktär i övrigt går utöver vad som kan förväntas vid en normalt omsorgsfull hantering av ett regelsystem av det aktuella slaget inte rimligen bör medföra någon skyldighet för arbetsgivaren att betala allmänt skadestånd till sin motpart." I det aktuella fallen fann domstolen att en av de fyra folkhögskolorna skulle förpliktas att utge allmänt skadestånd.

Arbetsdomstolen övergår nu till frågan om huruvida bolaget i detta fall ska åläggas att betala allmänt skadestånd till pilotföreningen och arbetstagaren.

I målet får anses klarlagt att schemaläggningen i det aktuella fallet blev felaktig, och i strid med kollektivavtalets reglering om fritid, på grund av ett misstag vid programmeringen när bolaget införde ett nytt schemaläggningssystem. Inget i utredningen talar för att felprogrammeringen haft sin grund i något avsiktligt handlande. En följd av misstaget vid programmeringen blev att trafikvakten inte förstod att schemaläggningen var i strid med förläggningsreglerna. Arbetsdomstolens bedömning är att bolaget på intet sätt kan anses ha uppsåtligt beordrat piloten att, i strid med avtalet, påbörja sin tjänstgöring för tidigt. Bolaget kan inte heller anses ha agerat som det gjort i syfte att vinna någon ekonomisk fördel. Det bör därutöver även beaktas att programmeringsfelet rättades så fort bolaget fick kännedom om det. Sammanfattningsvis kan bolaget inte anses ha avsiktligt brutit mot avtalet. Det har inte varit fråga något medvetet angrepp mot kollektivavtalet och dess ledighets- och förläggningsregler i sig. Mot bakgrund av angivna omständigheter kan det enligt Arbetsdomstolens mening ifrågasättas om något allmänt

skadestånd över huvud taget bör utgå. Bolaget kan å andra sidan, enligt Arbetsdomstolens bedömning, inte helt ursäktas den felaktiga schemaläggningen. Bolaget borde ha kontrollerat att programmeringen stämde med de kollektivavtalsregler som gällde. Den bristande kontrollen har drabbat den enskilda arbetstagaren, om än marginellt och vid ett enstaka tillfälle. Arbetsdomstolens sammanfattande bedömning är att allmänt skadestånd bör utgå till både pilotföreningen och arbetstagaren, men att det kan sättas lågt och bestämmas till skäliga 8 000 norska kr till var och en av dem.

Brottet mot medbestämmandelagen

Regleringen i förhandlingsordningar

År 2006 bildades tre nationella SAS-bolag i Norge, Sverige och Danmark. Bolaget och de tre pilotföreningarna i de tre länderna kom, med anledning av denna omorganisation av verksamheten, överens om en ny förhandlingsordning av den 19 maj 2006. Den förhandlingsordning som gällde i tiden dessförinnan föreskrev att "lokal förhandling ska påbörjas snarast möjligt och senast inom två veckor från den dag då den påkallas, såvida parterna inte enas om annat". I den nya förhandlingsordningen från maj 2006 finns ingen motsvarande bestämmelse utan där anges endast följande. "Tvister om tolkning av, och brott av bestämmelserna i den fælles delen av kollektivavtalen følger svensk jurisdiktion och avgörs slutligen av Arbetsdomstolen i Sverige".

2006 års förhandlingsordning har från och med den 1 april 2008 ersatts av en ny förhandlingsordning vari återigen regleras att lokal förhandling ska påbörjas snarast möjligt och senast inom två veckor från den dag då den påkallats.

Parternas ståndpunkter m.m.

Pilotföreningen yrkade inledningsvis, i stämningsansökan, skadestånd för kollektivavtalsbrott och gjorde gällande att bolaget brutit mot tvåveckorsfristen som framgår av den förhandlingsordning som gällde mellan parterna fram till den 19 maj 2006. Efter invändningar från bolaget om att den vid tidpunkten tillämpliga förhandlingsordningen inte innehåller någon tidsfrist ändrade pilotföreningen sin talan på så sätt att den i stället gjorde gällande följande. Trots avsaknad av uttrycklig reglering i 2006 års förhandlingsordning om tidsfrist när lokal förhandling ska komma till stånd innebär avtalstexten om svensk jurisdiktion antingen att medbestämmandelagens tvåveckorsregel blev en del av kollektivavtalsregleringen och att bolagets agerande alltså likväl utgjorde ett kollektivavtalsbrott eller att medbestämmandelagens reglering av frågan skulle bli direkt tillämplig mellan parterna och att bolagets agerande alltså innebär ett brott mot lagen. Bolaget vitsordade då att det gjort sig skyldigt till brott mot lagen. Pilotföreningen inskränkte därefter sin talan till att omfatta brott mot medbestämmandelagen.

Parterna är således i processen överens om att bolagets agerande, att träda i förhandling först den 19 december 2007, innebär att bolaget brutit mot två-

veckorsfristen i 16 § andra stycket medbestämmandelagen och att bolaget därmed i och för sig är skadeståndsskyldigt enligt 54 § medbestämmandelagen.

Pilotföreningen har avseende skadeståndets storlek anfört i huvudsak följande. Förhandling kom till stånd först efter det att pilotföreningen påmint om sin förhandlingsframställning. Föreningen bär alltså ingen skuld till att förhandlingen genomfördes för sent utan tidsutdräkten orsakades av bolaget ensamt. Bolaget har inte kunnat ge någon acceptabel förklaring till att det inte agerade och i tid tog kontakt med pilotföreningen. Försummelsen synes ha sin grund i administrativ oreda hos bolaget. Det är dessutom inte första gången bolaget inte trätt i förhandling i tid. Efter organisationsförändringen inom SAS år 2006 har pilotföreningen haft problem med att få förhandlingar genomförda.

Bolaget har anfört sammanfattningsvis följande. Skälet till tidsutdräkten var att man inom bolaget var osäker på vilka tidsfrister som gällde i och med den nya förhandlingsordningen. Att osäkerhet rått framgår även av motpartens agerande i processen. Den tidsutdräkt som blev fallet var en engångsföreteelse. Pilotföreningen har inte tidigare gjort gällande att bolaget missat fristen för när lokal förhandling ska påbörjas. Bolaget har inte avsiktligt brutit mot regleringen. Brottet bör betraktas som en förseelse. Brottet är så ringa att något skadestånd inte bör utgå. I vart fall bör skadeståndsbeloppet sättas betydligt lägre än det yrkade beloppet.

Ska allmänt skadestånd utgå och i så fall med vilket belopp?

Enligt 16 § andra stycket medbestämmandelagen ska i andra fall än som avses i 11–13 §§ samma lag sammanträde för förhandling hållas inom två veckor efter det att en part har fått del av motpartens förhandlingsframställning, om den part som har mottagit förhandlingsframställningen är en enskild arbetsgivare eller en lokal arbetstagarorganisation. Avsteg från denna regel kan göras om parterna enas om det. I förarbetena (prop. 1975/76:105 bilaga 1 s. 363) påpekas att förpliktelserna enligt 16 § andra stycket är ömsesidiga och att det därför enligt sakens natur i många fall inte kan komma i fråga att utkräva skadestånd av ena parten för dröjsmål med en förhandling. Kan emellertid i det enskilda fallet ena parten visas bära ansvaret för ett dröjsmål, t.ex. med inledande av förhandling, ska enligt lagmotiven skadeståndsskyldighet inträda.

Pilotföreningen påkallade förhandling genom en förhandlingsframställning av den 22 november 2007. Bolaget hörde inte av sig inom de närmaste två veckorna. Efter påminnelse från pilotföreningens sida kom en förhandling till stånd den 19 december 2007. Genom bolagets medgivande om att det begått ett brott mot medbestämmandelagen får anses ostridigt att bolaget haft ansvar att få till stånd en förhandling inom föreskriven tid eller att i vart fall inom tidsfristen ta kontakt med pilotföreningen för att komma överens om tid för förhandling inom eller utom tidsfristen.

Genom utredningen i målet får anses klarlagt att det för båda parterna varit oklart vilka frister som gällde för att få till stånd en lokal förhandling vid den aktuella tidpunkten. Enligt Arbetsdomstolens mening ger utredningen inte stöd för att bolaget avsiktligt brutit mot regleringen. Av de uppgifter som lämnats upplysningsvis kan enligt Arbetsdomstolens mening inte heller den slutsatsen dras att bolaget tidigare brutit mot gällande tidsfrister för förhandling och att det därmed skulle föreligga någon form av tredska vid det aktuella tillfället. Sedan länge hade dock en avtalad tvåveckorsfrist gällt mellan parterna och det är också den regel som gäller enligt medbestämmandelagen. Bolaget borde därför rimligen enligt Arbetsdomstolens mening, i nära anslutning till att det mottog förhandlingsframställningen, utrett frågan och därvid ha tagit kontakt med pilotföreningen för att i vart fall med föreningen reda ut vad som nu gällde mellan parterna. Bolaget agerade dock inte över huvud taget inom tvåveckorsfristen. Enligt Arbetsdomstolens mening kan bolaget därmed inte undgå att åläggas att utge skadestånd. Tidsutdräkten, innan förhandling kom till stånd, blev dock inte särskilt lång, ca 14 dagar. Arbetsdomstolen finner att omständigheterna varit sådana att skadeståndet bör bestämmas till 10 000 norska kr.

Sammanfattning och rättegångskostnader

Arbetsdomstolen har sammanfattningsvis funnit att bolaget ska åläggas att betala allmänt skadestånd med 8 000 norska kr till var och en av pilotföreningen och S.A.M. för kollektivavtalsbrottet och med 10 000 norska kr till pilotföreningen för att ha brutit mot 16 § andra stycket medbestämmandelagen.

När det är fråga om att skönsmässigt bestämma ett skadeståndsbelopp, t.ex. ett allmänt skadestånd, brukar normalt inte det faktum att talan inte beloppsmässigt bifalls fullt ut påverka rättegångskostnadernas fördelning. Den som får sig tilldömt ett sådant allmänt skadestånd betraktas som huvudregel ändå som vinnande part. Tvisten i detta mål har emellertid inte avsett skadeståndsskyldigheten i sig utan endast avsett frågorna om skadestånd skulle kunna falla bort och om inte, skadeståndets belopp. Av yrkade belopp om sammanlagt 125 000 norska kr såvitt avser kollektivavtalsbrott har talan bifallits med endast 16 000 norska kr. När det gäller lagbrottet har pilotföreningen yrkat 50 000 norska kr och skadeståndet har bestämts till 10 000 norska kr. Pilotföreningen har alltså beloppsmässigt till övervägande delen förlorat sin talan såvitt avser båda händelserna och bör därmed åläggas att ersätta del av motpartens kostnader. Arbetsdomstolen finner att de av bolaget yrkade kostnaderna är skäliga för tillvaratagande av dess rätt. Pilotföreningen bör enligt Arbetsdomstolens mening, mot bakgrund av de ovan angivna omständigheterna, åläggas att ersätta bolaget med två tredjedelar av dess rättegångskostnader.

Domslut

1. Arbetsdomstolen förpliktar SAS Scandinavian Airlines Norge AS att utge allmänt skadestånd till Norske SAS-Flygeres Forening med sammanlagt artontusen (18 000) norska kr, med ränta enligt 6 § räntelagen från den 19 december 2007 till dess betalning sker.

2. Arbetsdomstolen förpliktar SAS Scandinavian Airlines Norge AS att utge allmänt skadestånd till S.A.M. med åttatusen (8 000) norska kr, med ränta enligt 6 § räntelagen från den 17 april 2008 till dess betalning sker.

3. Norske SAS-Flygeres Forening förpliktas att ersätta SAS Scandinavian Airlines Norge AS för rättegångskostnader med trettiotretusenfemhundra-trettio tre (33 533) svenska kr, varav 33 333 kr för ombudsarvode, med ränta enligt 6 § räntelagen från dagen för denna dom till dess betalning sker.

Ledamöter: Cathrine Lilja Hansson, Ulla Erlandsson, Ingrid Lyberg, Kerstin Brodowsky (skiljaktig), Karl Olof Stenqvist (skiljaktig), Margareta Zandén och Karl-Erik Svensson.

Sekreterare: Julia Damerau Malmström

Ledamöterna Karl-Olof Stenqvists och Kerstin Brodowskys skiljaktiga mening

Vi delar inte majoriteten uppfattning i frågan om huruvida allmänt skadestånd för kollektivavtalsbrott ska utgå till pilotföreningen och S.A.M.

Schemalägningsfelet innebar att S.A.M. fick en dryg timmes för kort ledighet då han enligt det aktuella tjänstgöringsschemat inställde sig för arbete kl. 06.20 i stället för kl. 08.00 den 26 oktober 2007. Parterna är överens om att för den aktuella ledighetsperioden var den rätta kollektivavtalsenliga inställelsetiden kl. 08.00.

Bolaget har så fort som felet upptäcktes rättat till felet, som hade sin förklaring i ett programmeringsfel i programvaran. Det har således inte varit fråga om att arbetsgivaren genom någon medveten handling orsakat felet. Det är inte heller visat att felaktigheter av nu aktuellt slag varit frekventa eller att bolaget varit klart oaktsamt.

Vidare bör följande beaktas. Arbetstidsschemat för den aktuella perioden var tillgängligt för S.A.M. redan i mitten av september 2007. Det fanns således gott om tid för S.A.M. att uppmärksamma bolaget på felet. Först i samband med inställelsen till arbete den 26 oktober kl. 06.20 ifrågasatte S.A.M. om schemaläggningen var korrekt. Då både bolaget och S.A.M. fram till på morgonen den 26 oktober har verkat som om tjänstgöringsschemat var korrekt måste olägenheten för S.A.M. med den tidigare inställelsen på morgonen den 26 oktober ha varit mycket liten. Enligt piloternas tjänstgöringsschema är kl. 06.20 inte någon ovanlig eller på annat sätt extraordinär inställelsetid.

Vid bedömningen av om allmänt skadestånd ska dömas ut ska en culpa-bedömning göras. Av förarbeten och rättspraxis från tiden före medbestämmandelagen framgår, enligt vår mening, att allmänt skadestånd i princip enbart ska utgå vid uppsåtliga och klart vårdslösa avsteg från kollektivavtal. Någon förändring i förhållande till detta synsätt var inte avsedd vid införandet av medbestämmandelagen, se SOU 1975:1 s. 500 f. och prop. 1975/76:105 s. 302 och 420. Vår ståndpunkt är att skadeståndsskyldighet inte ska åläggas vid felaktig tillämpning som varken varit uppsåtlig eller anmärkningsvärt frekvent eller grov, och således ska bolaget i detta fall inte åläggas att betala allmänt skadestånd till vare sig pilotföreningen eller S.A.M. Pilotföreningens yrkanden om allmänt skadestånd för kollektivavtalsbrott ska alltså, enligt vår mening, avslås.

Överröstade i den här delen är vi i övrigt överens med majoriteten.