

Sammanfattning

Ett flygbolag har träffat en lokal överenskommelse om s.k. lönefrysning med pilotföreningen vid bolaget. Som villkor för lönefrysningen angavs i överenskommelsen att bolaget även skulle frysa lönen för viss övrig personal i bolaget. Fråga om bolaget har brutit mot detta villkor genom att höja lönen för bolagets flygtekniker och därför är skyldigt att också höja piloternas löner. Även fråga om otillåten taleändring.

ARBETSDOMSTOLEN

DOM
2010-11-24
StockholmDom nr 84/10
Mål nr A 243/09

KÄRANDE OCH GENSVARANDE

1. Flygarbetsgivarna, Box 5384, 102 49 Stockholm
2. Avia Express Sweden AB, 556073-8667, Box 168, 190 46 Stockholm-Arlanda

Ombud för 1 och 2: jur. kand. Björn Liberg, TransportGruppen TGS Service AB, adress som 1

SVARANDE OCH GENKÄRANDE

1. Svensk Pilotförening, Wallingatan 44 A, 111 24 Stockholm

SVARANDE

2. Svensk Pilotförenings Aviasektion, adress som 1
- Ombud för 1 och 2: advokaten Tom Johansson, Hamilton Advokatbyrå Stockholm KB, Box 715, 101 33 Stockholm

SAKEN

kollektivavtalstvist m.m.

Mellan Flygarbetsgivarna och Svensk Pilotförening (pilotföreningen) gäller varandra i allmänhet avlösande kollektivavtal med anställnings- och lönevillkor för piloter och styrmän (piloterna) anställda i Skyways Express AB (numera Avia Express Sweden AB). Avia Express Sweden AB (bolaget) är medlem i Flygarbetsgivarna och bundet av kollektivavtalet. Det mellan parterna gällande avtalet för perioden den 1 april 2007–31 mars 2010 innehöll bl.a. lönetariffer som skulle börja tillämpas den 1 april respektive år som avtalet löpte.

De i domsbilaga 1 och 2 (uteslutes här) angivna piloterna är medlemmar i pilotföreningen.

Den 2 april 2009 träffade bolaget och Svensk Pilotförenings Aviasektion vid bolaget (aviasektionen) ett lokalt kollektivavtal (överenskommelsen) som innehöll bl.a. följande.

Lönefrysning

1. Utgående löner per den 31 mars 2009 för alla piloter fryses t.o.m. 31 mars, 2010. Det gäller samtliga typer av lönehöjningar, alltså både t.ex. tariffuppryck och individuell stegförflyttning.
2. Lönefrysningen kräver att all personal i Skyways Express som tjänar lika mycket eller mer än de piloter som omfattas av lönefrysningen inkluderas.

Efter att bolaget fullföljt en med Svensk Flygteknikerförening (SFF) avtalad lönehöjning för bolagets flygtekniker och mekaniker har tvist uppstått mellan

parterna om hur villkoret i punkten 2 ska tolkas. Närmare bestämt gäller tvistefrågan om de piloter som lönejämförelsen skulle göras mot var alla piloter som var anställda vid tidpunkten för överenskommelsen eller endast de som då inte – till följd av arbetsgivarens uppsägning eller av annan anledning – skulle sluta sina anställningar under april 2009.

Vidare har tvist uppstått med anledning av innehållet i en förhandlingsframställning som aviasektionen sände till bolaget den 22 september 2009. Tvisten gäller i sak om aviasektionen genom förhandlingsframställningen sagt upp överenskommelsen om lönefrysning och om detta handlande stridit mot överenskommelsen.

Tvisteförhandlingar har ägt rum utan att parterna har kunnat enas.

Arbetsgivarparterna har väckt talan i Arbetsdomstolen mot pilotföreningen och aviasektionen och yrkat att domstolen ska fastställa att bolaget från och med den 1 april 2009 till och med den 31 mars 2010 inte är skyldigt att för i bolaget anställda piloter genomföra lönerevision på 2,2 procent och tariffuppflyttningar enligt kollektivavtalet.

Vidare har arbetsgivarparterna i en senare inlaga yrkat att Arbetsdomstolen ska förplikta aviasektionen att betala allmänt skadestånd med 40 000 kr till bolaget, jämte ränta på beloppet enligt 6 § räntelagen från och med dagen för delgivning av stämning, den 3 december 2009, till dess betalning sker.

Arbetstagarparterna har bestritt yrkandena samt beträffande yrkandet om allmänt skadestånd hemställt att det ska avvisas eller i vart fall jämkas. Inget belopp i allmänt skadestånd har vitsordats. Sättet att beräkna ränta har vitsordats som skäligt i sig.

Arbetsgivarparterna har bestritt avvisningsyrkandet.

Pilotföreningen har yrkat att Arbetsdomstolen ska förplikta bolaget att

1. betala allmänt skadestånd dels till pilotföreningen med 100 000 kr, dels till var och en av medlemmarna i domsbilaga 1 och 2 med 25 000 kr, jämte ränta på beloppen enligt 6 § räntelagen från dagen för delgivning av genstämning, den 28 januari 2010, till dess betalning sker, samt

2. till var och en av de medlemmar som angetts i domsbilaga 1 och 2 betala lön med de belopp som angetts i bilagornas kolumn 4, jämte ränta på beloppen från dagen för delgivning av genstämning, den 28 januari 2010, till dess betalning sker.

Arbetsgivarparterna har bestritt samtliga yrkanden. Inget allmänt skadestånd har vitsordats som skäligt i och för sig. Lönebeloppen liksom sättet att beräkna räntan har vitsordats som skäliga i och för sig.

Pilotföreningen yrkade i sin ansökan om genstämning att bolaget skulle förpliktas att betala lön och allmänt skadestånd även till medlemmarna R.J., A.B., M.W., P.D. och B.A. Dessa yrkanden har sedermera frånfallits.

Arbetsgivarparternas talan om allmänt skadestånd avsåg från början att såväl pilotföreningen som aviasektionen skulle förpliktas att betala allmänt skadestånd till bolaget med vardera 40 000 kr. Yrkandet mot pilotföreningen i denna del har sedan frånfallits.

Parterna har yrkat ersättning för sina rättegångskostnader.

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

Arbetsgivarparterna

Bakgrund

Med anledning av rådande lågkonjunktur tvingades bolaget att vidta en rad besparingsåtgärder i slutet av år 2008. Bolaget gjorde bl.a. omstruktureringar som innebar att flygverksamheten och marknadsföringsverksamheten delades upp och förlades i två separata bolag där Skyways Express AB kom att ansvara för flyg- och leasingverksamhet. Syftet med åtgärderna var att öka försäljningen och att effektivisera produktionen. Ett återstående problem var dock de höga lönekostnaderna. På grund av tidigare nedskärningar bestod bolagets pilotkollektiv nämligen av oproportionerligt många seniora piloter i jämförelse med hur situationen såg ut för andra, mindre etablerade, företag i branschen. Då kollektivavtalets lönestruktur gynnade äldre och seniora piloter innebar den ojämna fördelningen i bolaget stora nackdelar i konkurrens-hänseende i förhållande till de mindre etablerade företagen i branschen. Detta drabbade bolaget hårt. Mot den här bakgrunden beslutade bolaget att undersöka möjligheterna till en mer hållbar avtalsstruktur samt att försöka nå en lokal samförståndslösning om lönefrysning. Bolaget kontaktade därför pilotföreningen och parterna började diskutera frågan vid en avtalskonferens i början av år 2009. Diskussionerna fortsatte under våren och utmynnande i den omtvistade överenskommelsen av den 2 april 2009.

Överenskommelsen

För bolagets vidkommande var, som nämnts, utgångspunkten för överenskommelsen att bolaget ville uppnå vissa kostnadsbesparingar. Pilotföreningen å sin sida var mån om att hitta en lösning på bolagets ekonomiska problem som innebar att vissa redan vidtagna uppsägningar kunde återtas och att ytterligare uppsägningar kunde undvikas. Mot den här bakgrunden åtog sig bolaget i överenskommelsen att dra tillbaka 24 redan vidtagna uppsägningar, dock med förbehållet att för varje fem av de kvarvarande piloterna som avstod från att gå ner till en tjänstgöringsgrad om 80 procent så skulle antalet pilotjänster reducerades med en. I gengäld åtog sig piloterna i enlighet med punkten 1 i överenskommelsens lönefrysningsavsnitt att frysa sina löner för perioden den 1 april 2009–31 mars 2010.

Bolaget har inte brutit mot lönefrysningens villkor

Vid de diskussioner som föregick överenskommelsen framförde pilotföreningen att det vore önskvärt att bolagets ledning också avstod från lönehöjningar. Bolaget fick stöd för detta från vederbörande befattningshavare. På uppmaning av pilotföreningen undersökte bolaget även möjligheterna att frysa lönerna för övriga yrkesgrupper. Det stod emellertid relativt omgående klart att flertalet av dessa grupper inte kunde godta en lönefrysning. De ställde dock upp på överenskommelser som hade samma effekt, dvs. att lönekostnaderna hölls nere. Exempelvis avtalade bolaget med flygteknikerna och kabinpersonalen om en mer flexibel schemaläggning samt, för den sistnämnda gruppen, även om förändringar av beräkningsgrunden för arbetstiden. Rent faktiska löneförhöjningar skulle emellertid genomföras för dessa grupper.

Att även pilotföreningen var medveten om att bolaget inte fick gehör för en lönefrysning hos övriga yrkesgrupper framgår av de minnesanteckningar som R.S. förde vid förhandlingarna mellan bolaget och pilotföreningen. I anteckningarna finns nämligen noterat att bolagets VD L-Å.B. på fråga från aviasektionens T.D. uppgav att det fanns låsningar som inte gick att komma förbi men att bolaget trodde sig kunna hitta andra konstruktiva lösningar med dessa grupper. Som framgår av anteckningarna uppgav P.P. från bolaget vid detta tillfälle exempelvis att "Unionen jobbar med 3 %". Det måste alltså ha stått klart för pilotföreningen vid överenskommelsens ingående att övriga grupper inte var beredda att vidkännas lönefrysningar på samma sätt som enligt överenskommelsen med pilotföreningen.

När överenskommelsen slöts skulle flera av de anställda piloternas anställningar upphöra under april månad till följd av tidigare uppsägningar. Den sämst betalda piloten av dem som inte hade sagts upp vid den aktuella tidpunkten, J.K., hade en månadslön om 44 672 kr medan den sämst betalda piloten av dem vars anställningar skulle upphöra i april, L-G.M., hade en månadslön om 22 600 kr. Lönen för vissa av flygteknikerna och de kabinanställda överskred vid samma tidpunkt L-G.M:s men inte J.K:s lön. Med beaktande av att flygteknikerna och kabinpersonalen inte ville vidkännas någon lönefrysning kunde bolaget därmed endast villkora piloternas lönefrysning på så sätt att bolaget förband sig att inte höja lönen för övrig personal som tjänade lika mycket eller mer än den sämst betalda piloten av de piloter som vid överenskommelsen inte hade sagts upp eller av annan anledning skulle sluta sin anställning i april. Pilotföreningen var väl medveten om denna förutsättning för villkoret. De piloter som parterna åsyftade i punkten 2 i överenskommelsens lönefrysningsdel är alltså endast de piloter som, enligt vad som då gällde, skulle ha kvar sina anställningar även efter april 2009.

Genom att inte höja lönen för någon anställd som tjänade lika mycket eller mer än J.K. per den 2 april 2009 har bolaget inte brutit mot överenskommelsen. Bolaget är därmed inte skadeståndsskyldigt gentemot pilotföreningen och dess medlemmar eller skyldigt att betala ytterligare lön till medlemmarna.

Aviasektionens uppsägning av överenskommelsen

I samband med att överenskommelsen träffades bestämde parterna att avtalet skulle följas upp efter ett halvår. Bolaget kallade därför till möte med pilotföreningen hösten 2009. Vid detta framkom att pilotföreningens samförstånd om lönefrysning inte längre kvarstod. Aviasektionen sade därefter också upp överenskommelsen med omedelbar verkan i sin förhandlingsframställning den 22 september 2009. Vid den förhandling som hölls den 7 oktober 2009 bekräftade aviasektionen uppsägningen. Genom sitt agerande har aviasektionen gjort sig skyldig till kollektivavtalsbrott eftersom överenskommelsen gällde för en viss tid och inte var möjlig att säga upp.

Tillåten taleändring

Arbetsgivarparternas yrkande om skadestånd hänför sig till de frågor som är föremål för processen och vilar således på väsentligen samma grund som det ursprungligen framställda fastställelseyrkandet. Yrkandet ligger därmed inom ramen för en tillåten taleändring i enlighet med 13 kap. 3 § rättegångsbalken.

Sammanfattning av arbetsgivarparternas talan och bestridande

Den överenskommelse parterna träffade den 2 april 2009 innebar att bolaget förband sig att inte höja lönerna för anställda i bolaget som tjänade lika mycket eller mer än de piloter i bolaget som inte var uppsagda vid tidpunkten för överenskommelsen eller som annars skulle sluta sina anställningar i april. Bolaget har inte i något fall eller inom något avtalsområde träffat överenskommelse om lönehöjning för någon anställd som tjänar lika mycket eller mer än den lägst betalde av de sålunda angivna piloterna. Arbetsdomstolen ska därför fastställa att bolaget inte är skyldigt att höja lönerna för i bolaget anställda piloter för perioden den 1 april 2009 till och med den 31 mars 2010 på det sätt som annars skulle ha följt av det kollektivavtal som gällde för perioden den 1 april 2007–31 mars 2010.

Aviasektionen har sagt upp överenskommelsen, vilken utgör ett kollektivavtal, med omedelbar verkan. Överenskommelsen var emellertid ouppsägbar. Uppsägningen utgör därför ett kollektivavtalsbrott. För detta brott mot kollektivavtalet ska aviasektionen betala allmänt skadestånd till bolaget i enlighet med 54 och 55 §§ medbestämmandelagen.

Yrkandet om allmänt skadestånd stöder sig på väsentligen samma grund som fastställelseyrkandet och utgör därmed inte en otillåten taleändring.

Arbetsgivarparterna

Bakgrund

Bolaget har sedan år 2001 genomgått flertalet driftsinskränkningar som medfört övertalighet bland piloterna. Från år 2001 och fram till hösten 2008 har antalet piloter minskat från 275 till 120. På grund av anförda kostnads-

skäl önskade bolaget hösten 2008 att minska pilotbemanningen ytterligare genom att säga upp 50 piloter. Bolaget visade sig dock behöva flertalet av de piloter som sades upp. Bolaget förlängde därför uppsägningstiderna för vissa av de berörda piloterna medan andra fick kortare visstidsanställningar i bolaget. Från pilotföreningens sida fanns dock ett intresse av att dessa i stället återanställdes i bolaget med tillsvidareanställningar. Det var denna önskan från pilotföreningen som var upprinnelsen till de förhandlingar som sedermera resulterade i den nu omtvistade överenskommelsen från den 2 april 2009.

Överenskommelsen

Pilotföreningens utgångspunkt vid de förhandlingar som föregick överenskommelsen var alltså att förmå bolaget att återta uppsägningarna av berörda piloter. Pilotföreningen lyckades delvis genomdriva kravet genom att bolaget i överenskommelsen åtog sig att återta 24 uppsägningar mot att samtliga piloter under tolv månader frivilligt gick ner på deltid med en tjänstgöringsgrad om 80 procent. Bolaget önskade å sin sida frysa piloternas löner, något pilotföreningen inledningsvis endast var beredd att godta för det fall lönerna frystes för all personal i bolaget.

Pilotföreningens krav i fråga om övrig personal hade sin grund i att föreningen ansåg att det inte var rätt om piloterna ensamma skulle få bära de kostnadsbesparingar bolaget önskade uppnå. Pilotföreningen klargjorde denna ståndpunkt för bolaget. Detta framgår tydligt av de minnesanteckningar som R.S. förde vid förhandlingarna. Vid förhandlingarna förklarade man från bolaget att lönefrysningar för all personal tidigare hade genomförts men att man denna gång först ville förhandla med pilotföreningen innan förhandlingar skedde med övriga personalkategorier. Pilotföreningen önskade veta hur övriga fackförbund ställde sig till en lönefrysning. Bolaget uppgav som svar på detta att konstruktiva lösningar skulle kunna nås med övriga förbund.

I slutfasen av förhandlingarna modifierade pilotföreningen sitt krav om lönefrysning för övrig personal till att endast gälla dem som tjänade lika mycket eller mer än den sämst betalda piloten. Bolaget godkände kravet och formulerade slutversionen av villkoret på sätt som framgår av punkten 2 i avsnittet om lönefrysning i överenskommelsen.

I överenskommelsen togs även in en bestämmelse om att en eventuell förlängning av lönefrysningen endast kunde göras efter att frågan hade diskuterats med samtliga fackförbund.

Bolaget har inte uppfyllt villkoren för lönefrysningen

Punkten 1 i överenskommelsen om lönefrysning innebar att bolaget från och med den 1 april 2009 fryste lönen för samtliga piloter, oavsett när deras anställningar eventuellt skulle upphöra. Villkoret i punkten 2 i avsnittet om lönefrysning innebar alltså att bolaget var förhindrat att höja lönen för någon som tjänade lika mycket eller mer än den sämst avlönade piloten som var

anställd och uppbar lön per den 2 april 2009. Den piloten var L-G.M. som enligt 2008 års lönetariff uppbar en månadslön om 22 660 kr.

Bolaget gjorde vid förhandlingarna inte gällande att bestämmelsen skulle vara inskränkt till att endast avse de piloter vars anställningar inte skulle upphöra i april. J.K. var den pilot som, enligt vad arbetsgivarparterna sedermera har gjort gällande, tjänade minst av de piloter som omfattades av överenskommelsen. Om emellertid J.K. skulle utgöra riktmärke för villkoret skulle detta i princip sakna betydelse eftersom få bland den övriga personalen hade en månadslön som var högre än hans lön. Ett sådant villkor hade pilotföreningen inte accepterat då piloterna, som framhållits, inte ensamma ville bära de kostnadsbesparingar bolaget önskade åstadkomma.

Bolaget har alltså varit förhindrat att höja lönen för någon anställd som tjänat mer än 22 660 kr per den 2 april 2009. Den bäst betalda flygteknikern hade vid samma tidpunkt en månadslön om 38 722 kr. Trots detta fullföljde bolaget en med SFF överenskommen lönehöjning för anställda flygtekniker och mekaniker anslutna till SFF. Bolaget bröt därmed mot punkten 2 i överenskommelsen med pilotföreningen om lönefrysning. Bestämmelserna om lönefrysning av piloternas lön har därför blivit överksam. Följaktligen är bolaget för tiden den 1 april 2009 till och med den 31 mars 2010 skyldigt att betala lön enligt det centrala kollektivavtalets lönetariffer. Bolagets underlåtenhet att betala piloternas kollektivavtalsenliga lön utgör ett kollektivavtalsbrott. Pilotföreningen och dess berörda medlemmar är därför berättigade även till allmänt skadestånd.

Arbetsgivarparternas yrkande om skadestånd utgör en otillåten taleändring

Beträffande yrkandet om förpliktande för aviasektionen att betala skadestånd till bolaget görs i första hand gällande att talan i den delen ska avvisas. Den talan som arbetsgivarparterna ursprungligen väckte innebär att Arbetsdomstolen ska fastställa att bolaget inte är skyldigt att genomföra vissa lönehöjningar och tariffuppflyttningar för bolagets piloter. Först senare i processen har arbetsgivarparterna även yrkat att arbetstagarparterna, sedermera endast aviasektionen, ska förpliktas att betala allmänt skadestånd till bolaget. De omständigheter som åberopats till stöd för det nya yrkandet har emellertid inget gemensamt med de omständigheter som åberopats till stöd för den talan som väcktes i målet. Talan har därför ändrats på ett sätt som inte är tillåtet. Det nya yrkandet om skadestånd ska alltså avvisas.

Aviasektionen har inte sagt upp överenskommelsen av den 2 april 2009

Om skadeståndstalan inte avvisas ska den ogillas. Det bestrids att överenskommelsen har sagts upp. Det är visserligen riktigt att aviasektionen har skrivit en handling där det anges att överenskommelsen sägs upp med omedelbar verkan. Aviasektionen har dock saknat såväl syfte som anledning att säga upp överenskommelsen. Vad sektionen åsyftade med handlingen var att uppmärksamma bolaget på att överenskommelsen om lönefrysningen blivit överksam. Bolaget hade nämligen inte uppfyllt överenskommelsens villkor i och med att bolaget höjt lönen för vissa flygtekniker trots att dessa

tjänat mer än den sämst betalda piloten. Mot bakgrund av att överenskommelsen inte är uppsägningsbar saknar aviasektionens "uppsägningsbesked" rättsverkan. Aviasektionens agerande kan därför inte ses som ett brott mot kollektivavtalet. Vidare saknas grund för arbetsgivarparternas yrkande om allmänt skadestånd av den anledningen att rättshandlingar utan rättslig verkan inte är skadeståndssanktionerade. Mot den angivna bakgrunden bör ett eventuellt skadestånd i vart fall jämkas till noll.

Sammanfattning av arbetstagarparternas talan

Bolaget har inte uppfyllt villkoren för lönefrysningen eftersom bolaget har höjt lönerna för flygtekniker som tjänat mer än den sämst betalda piloten hos bolaget. Bestämmelsen om lönefrysning av piloternas lön har därmed blivit överksam. Bolaget är därför skyldigt att för tiden den 1 april 2009–31 mars 2010 betala lön enligt det centrala kollektivavtalets lönetariffer. Underlåtenheten att betala piloternas kollektivavtalsenliga löner utgör ett kollektivavtalsbrott. Bolaget ska därför även betala allmänt skadestånd till pilotföreningen och berörda piloter.

Yrkandet om allmänt skadestånd ska i första hand avvisas då talan i den delen utgör en otillåten taleändring. I alla händelser bestrids att aviasektionen sagt upp överenskommelsen. Sektionen har endast uppmärksammat bolaget på att överenskommelsen om lönefrysningen blivit överksam eftersom bolaget inte uppfyllt överenskommelsens villkor. För det fall Arbetsdomstolen ändå skulle komma fram till att aviasektionen har sagt upp överenskommelsen saknar uppsägningen rättsverkan och agerandet kan därför inte vara ett brott mot kollektivavtalet. Vidare saknas grund för arbetsgivarparternas yrkande om allmänt skadestånd av den anledningen att rättshandlingar utan rättslig verkan inte är skadeståndssanktionerade. Ett eventuellt skadestånd bör i vart fall jämkas till noll.

Domskäl

Tvisten m.m.

I det kollektivavtal som gällde mellan parterna för perioden den 1 april 2007–31 mars 2010 finns bl.a. bestämmelser om de tarifflöner som skulle tillämpas för tiden den 1 april–31 mars respektive avtalsår. Den 2 april 2009 träffade bolaget och pilotföreningens aviasektion emellertid en överenskommelse om att piloternas löner skulle frysas på så sätt att de lönehöjningar och tariffuppflyttningar piloterna hade rätt till enligt kollektivavtalet inte skulle tillämpas för avtalets sista år, dvs. den 1 april 2009–31 mars 2010. I överenskommelsen angavs att lönefrysningen krävde att all personal "som tjänar lika mycket eller mer än de piloter som omfattas av lönefrysningen inkluderas". Arbetstagarparterna har gjort gällande att bolaget inte uppfyllt detta krav eftersom bolaget har höjt lönen för bolagets flygtekniker och då även för dem som ostridigt tjänat mer än den lägst avlönade piloten som var anställd i bolaget i april 2009. Överenskommelsen om lönefrysning har därför, enligt arbetstagarparternas uppfattning, blivit överksam och bolaget följaktligen blivit skyldigt att betala lön till piloterna enligt kollektivavtalet. Eftersom

bolaget inte har gjort detta har bolaget, enligt arbetstagarparterna, brutit mot kollektivavtalet och även ådragit sig skyldighet att betala allmänt skadestånd till pilotföreningen och berörda piloter.

Arbetsgivarparterna har anfört följande. Villkoret om en inkomstjämförelse i överenskommelsen om lönefrysning tog sikte enbart på de piloter som inte var uppsagda eller som inte hade anställningar som annars var tänkta att upphöra den månad som överenskommelsen träffades. Då bolaget inte höjt lönen för någon annan personal som tjänat mer än dessa piloter har bolaget alltså haft rätt att inte genomföra någon löneökning för piloterna.

Den huvudsakliga tvistefrågan är alltså om bolaget genom att höja lönen för vissa flygtekniker inte har uppfyllt villkoren i överenskommelsen om lönefrysning.

Därutöver råder tvist om aviasektionen har sagt upp överenskommelsen om lönefrysning i strid med bestämmelserna i den.

Som framgår av domens inledning har parterna frånfallit sin talan i vissa delar. Målet ska skrivas av i de delarna.

Utredningen

Arbetsdomstolen har hållit huvudförhandling i målet. Vid denna har på begäran av arbetsgivarparterna hållits förhör under sanningsförsäkran med bolagets VD L-Å.B. samt vittnesförhör med P.P. som är ansvarig för personalfrågor hos bolaget. På arbetstagarparternas begäran har hållits förhör under sanningsförsäkran med aviasektionens ordförande T.D. och vice ordförande R.S. Parterna har även åberopat viss skriftlig bevisning.

Avvisningsfrågan

När arbetsgivarparterna väckte talan mot pilotföreningen och aviasektionen yrkade de att Arbetsdomstolen skulle fastställa att bolaget inte var skyldigt att betala viss lön till berörda piloter enligt det kollektivavtal som gällde mellan parterna. Arbetsgivarparterna yrkade senare i processen även att arbetstagarparterna, sedermera endast aviasektionen, skulle förpliktas att betala allmänt skadestånd till bolaget för brott mot överenskommelsen den 2 april 2009. Enligt arbetsgivarparterna hade nämligen aviasektionen sagt upp överenskommelsen i strid med innehållet i den. Arbetstagarparterna har gjort gällande att skadeståndsyrkandet ska avvisas då det innebär en otillåten taleändring.

Arbetsdomstolen gör följande bedömning.

Enligt 13 kap. 3 § första stycket rättegångsbalken gäller som huvudregel att en väckt talan inte får ändras. Enligt samma lagrum första stycket 3 får käranden dock framställa ett nytt yrkande, om det stöder sig på väsentligen samma grund.

Den fastställsetalan som arbetsgivarparterna har väckt genom sin stämningensansökan grundas på det förhållandet att parterna träffat en överenskommelse om lönefrysning som bolaget anser sig ha följt och att bolaget därför inte är skyldigt att betala ytterligare lön till de berörda piloterna. Yrkandet om skadestånd grundas däremot på att aviasektionen påstås ha sagt upp överenskommelsen i strid mot den och därmed ådragit sig skadeståndsskyldighet enligt medbestämmandelagen. Enligt Arbetsdomstolens mening kan den sålunda väckta talan och det nya yrkandet om skadestånd inte anses stöda sig på väsentligen samma grund. Arbetsgivarparternas skadeståndsyrkande utgör därför en otillåten ändring av talan och ska avvisas.

Lönefrysningsfrågan

Den tvistefråga som Arbetsdomstolen har att ta ställning till är om lönefrysningens villkor i punkten 2 begränsats till att, så som arbetsgivarparterna hävdar, endast omfatta de piloter vars anställningar inte var planerade att upphöra under april 2009.

Till stöd för sin uppfattning har arbetsgivarparterna anfört följande. När överenskommelsen träffades stod det klart att övriga yrkesgrupper, utöver bolagets ledning, inte var beredda att ingå överenskommelser om lönefrysning likt piloternas. Inom dessa grupper fanns personal vars löner överskred piloten L-G.M:s lön. Det hade därför varit omöjligt för bolaget att upprätthålla ett villkor som innebar att bolaget åtog sig att inte höja lönerna för övrig personal som tjänade mer än denne. Däremot kunde bolaget villkora piloternas lönefrysning på så sätt att bolaget förband sig att inte höja lönerna för dem som tjänade lika mycket eller mer än den sämst avlönade piloten vars anställning inte var avsedd att avslutas samma månad som överenskommelsen. Den piloten var J.K. Pilotföreningen var medveten om dessa förutsättningar när överenskommelsen träffades. Det måste därför anses ha stått klart att parterna avsett att villkoret skulle ha den innebörd som arbetsgivarparterna nu har gjort gällande även om det inte framgår av ordalydelsen.

Arbetstagarparterna, som bestritt att överenskommelsen har den innebörd som arbetsgivarparterna hävdar, har anfört sammanfattningsvis följande. Från pilotföreningens sida skulle man inte ha ingått en överenskommelse om lönefrysning för det fall punkten 2 haft den innebörd som arbetsgivarparterna hävdar. Som en absolut förutsättning för att godta en lönefrysning krävde pilotföreningen nämligen att bolaget även frös lönen för all personal som tjänade lika mycket eller mer än den lägst avlönade piloten som omfattades av lönefrysningen. Den pilot med lägst lön som omfattades av lönefrysningen var L-G.M. En begränsning av villkoret på det sätt som arbetsgivarparterna har gjort gällande innebär att ett åtagande om lönefrysning från andra personalgrupper bara skulle få en marginell betydelse för dem. Bland övriga anställda i bolaget var det nämligen endast ett fåtal som tjänade lika mycket eller mer än J.K. vid det aktuella tillfället. Eftersom grunden för pilotföreningens krav var att piloterna inte ensamma skulle bära de kostnadsbesparingar bolaget önskade uppnå skulle pilotföreningen aldrig ha godtagit ett sådant villkor.

Arbetsdomstolen gör följande överväganden.

Frågan om villkorets innebörd ska i första hand besvaras utifrån vad parterna gemensamt har åsyftat med bestämmelsen. Av utredningen har framkommit att parterna vid avtalets tillkomst inte berörde frågan på det sättet att L-G.M:s eller J.K:s namn nämndes som riktmärken för villkoret. Inte heller i övrigt har det av utredningen framkommit att parterna närmare skulle ha diskuterat vilka särskilda piloter som avsågs med orden "de piloter som omfattas av lönefrysningen". Arbetsgivarparternas resonemang bygger inte heller på att det skulle ha funnits ett uttalat samförstånd parterna emellan utan, så som det får förstås, på att det varit underförstått att de piloter som åsyftades endast var de vars anställningar inte skulle upphöra samma månad som överenskommelsen träffades. Mot arbetstagarparternas bestridande av ett sådant uttalat samförstånd går det emellertid, enligt Arbetsdomstolens mening, inte att utröna någon gemensam partsavsikt. Utredningen ger snarast vid handen att parterna haft sinsemellan oförenliga avsikter med bestämmelsen. Det går alltså inte att fastställa någon gemensam partsvilja om villkorets innebörd.

I den situationen har Arbetsdomstolen att tolka bestämmelsen utifrån dess ordalydelse och överenskommelsens struktur. Inledningsvis kan konstateras att parterna är överens om att med uttrycket "alla piloter" i punkten 1 i överenskommelsens lönefrysningsdel åsyftas samtliga anställda piloter, dvs. även de vars anställningar var planerade att upphöra under april. Lönefrysningen som sådan var alltså inte begränsad till endast dem vars anställningar inte skulle upphöra i nära anslutning till det att överenskommelsen träffades. Det är ostridigt att lönerna också frystes för samtliga piloter. Att då texten "de piloter som omfattas av lönefrysningen" i punkten 2 skulle utesluta vissa av de piloter som avses i punkten 1 kan enligt Arbetsdomstolens mening varken anses framgå av avtalets ordalydelse eller struktur. Av ordalagen går det över huvud taget inte heller att utläsa att begränsningen skulle ta sikte just på den grupp piloter som arbetsgivarparterna har hänvisat till. Innehållet i andra avsnitt i överenskommelsen, såsom avsnitten om återtagande av uppsägningar och om deltidsanställningar, är inte heller sådant att det, som arbetsgivarparterna varit inne på, ger belägg för att lönefrysningsavsnittet ska tolkas enligt deras uppfattning. Det anförda leder till slutsatsen att bestämmelserna om lönefrysning ska tolkas på det sätt som arbetstagarparterna har hävdad. Med den utgångspunkten är det, som Arbetsdomstolen uppfattat saken, ostridigt att bolaget inte haft rätt att frysa piloternas löner utan borde ha genomfört lönerevision och tariffuppflyttningar för den omtvistade perioden enligt kollektivavtalet om löne- och anställningsvillkor.

Det sagda innebär att arbetsgivarparternas fastställsetalan ska avslås och bolaget förpliktas att betala ytterligare lön till de berörda piloterna. De yrkade lönebeloppen är inte tvistiga. Genom att inte betala lönen har bolaget även gjort sig skyldigt till kollektivavtalsbrott mot pilotföreningen och dess berörda medlemmar. Bolaget ska därför också förpliktas att betala allmänt skadestånd till pilotföreningen och medlemmarna. Vid bestämmandet av skadeståndens nivå bör beaktas att kollektivavtalsbrottet rör centrala löne-

bestämmelser. Samtidigt måste hänsyn tas till att parterna hade träffat en överenskommelse om lönefrysning och att det inte har framkommit att bolaget tillämpade den med avsikt felaktigt. Mot bakgrund av det anförda finner Arbetsdomstolen att de allmänna skadestånden till respektive medlem skäligen ska bestämmas till 5 000 kr och det allmänna skadeståndet till pilotföreningen till 25 000 kr.

Sammanfattning och rättegångskostnader

Arbetsdomstolen har avslagit arbetsgivarparternas talan i de delar den inte avskrivits eller avvisats samt funnit att bolaget är skyldigt att betala lön till de berörda piloterna liksom allmänt skadestånd till dem och pilotföreningen. Vid denna utgång ska arbetsgivarparterna förpliktas att ersätta arbetstagarparterna för deras rättegångskostnader. Arbetstagarparterna har i denna del yrkat ersättning med 287 500 kr. Arbetsgivarparterna har överlämnat till Arbetsdomstolen att bedöma skäligheten i yrkandet. Arbetsdomstolen finner, med hänsyn till målets art och omfattning, att arbetstagarparterna får anses skäligen tillgodosedda med 200 000 kr.

Domslut

1. Arbetsdomstolen avskriver Svenska Pilotföreningens talan om lön och allmänt skadestånd till R.J., A.B., M.W., P.D. och B.A. från vidare handläggning.
2. Arbetsdomstolen avskriver Flygarbetsgivarnas och Avia Express Sweden AB:s talan i den del som avser förpliktande för Svenska Pilotföreningen att betala allmänt skadestånd.
3. Arbetsdomstolen avvisar Flygarbetsgivarnas och Avia Express Sweden AB:s talan såvitt avser yrkandet om allmänt skadestånd i övrigt.
4. Arbetsdomstolen avslår Flygarbetsgivarnas och Avia Express Sweden AB:s talan i övrigt.
5. Arbetsdomstolen förpliktar Avia Express Sweden AB att till medlemmarna i domsbilaga 1 och 2 betala lön med de belopp som anges i bilagornas fjärde kolumn jämte ränta enligt 6 § räntelagen från den 28 januari 2010 till dess betalning sker.
6. Arbetsdomstolen förpliktar Avia Express Sweden AB att till var och en av medlemmarna i domsbilaga 1 och 2 betala allmänt skadestånd med femtusen (5 000) kr, jämte ränta enligt 6 § räntelagen från den 28 januari 2010 till dess betalning sker.
7. Arbetsdomstolen förpliktar Avia Express Sweden AB att till Svensk Pilotförening betala allmänt skadestånd med tjugofemtusen (25 000) kr jämte ränta enligt 6 § räntelagen från den 28 januari 2010 till dess betalning sker.

8. Arbetsdomstolen förpliktar Flygarbetsgivarna och Avia Express Sweden AB att med hälften vardera ersätta Svensk Pilotförening och Svensk Pilotförenings Aviasektion för rättegångskostnader med tvåhundra tusen (200 000) kr för ombudsarvode jämte ränta enligt 6 § räntelagen från dagen för denna dom till dess betalning sker.

Ledamöter: Carina Gunnarsson, Marianne Jenryd, Inga Jerkeman, Charlott Richardson, Björn Müntzing, Inger Efraimsson och Margareta Öhberg.
Enhälligt.

Sekreterare: Julia Damerau Malmström