

Målet gäller tolkning av kollektivavtal, det s.k. Flygplatsavtalet med bilaga för räddningstjänst. Tvist har uppkommit om vilka bestämmelser som ska tillämpas och därmed vilken ersättning som ska utgå vid tjänstgöring under sådana dygnspass som sker utöver ordinarie tjänstgöringspass. Även fråga om vissa delar av förbundets talan är preskriberad.

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

Expeditionstid
Måndag-fredag
09.00-12.00
13.00-15.00

ARBETSDOMSTOLEN

DOM
2015-10-07
StockholmDom nr 59/15
Mål nr A 96/14**KÄRANDE**

Seko, Service- och kommunikationsfacket, Box 1105, 111 81 Stockholm
Ombud: förbundsjuristen Henric Ask, LO-TCO Rättsskydd AB, Box 1155,
111 81 Stockholm

SVARANDE

1. Kommunala Företagens Samorganisation, KFS, Box 70362,
107 24 Stockholm
2. Securitas Sverige Aktiebolag, 556108-6082, Box 12516, 102 29 Stockholm
Ombud för 1 och 2: chefsjuristen Jonas Stålnacke, Fastigo AB,
Sveavägen 31, 5 tr, 111 34 Stockholm

SAKEN

Skadestånd på grund av kollektivavtalsbrott m.m.

Bakgrund

Mellan parterna gäller kollektivavtal ”SEKOS AVTAL, BILAGA TILL AVTALSOMRÅDE FLYGPLATSER, KFS”. Kollektivavtalet – bilagan – hänvisar för delar av sitt innehåll till det så kallade flygplatsavtalet. I bilagan anges att de allmänna anställningsvillkoren i flygplatsavtalet gäller med vissa undantag som framgår av bilagan. De allmänna villkoren, som finns i flygplatsavtalet, ska således tillämpas för det fall regleringen av den aktuella frågan saknas i bilagan.

Securitas Sverige Aktiebolag (bolaget eller Securitas) är genom medlemskap i Kommunala Företagens Samorganisation (KFS) bundet av kollektivavtalet. Arbetstagarna i domsbilaga 1 (uteslutes här) är medlemmar i Seko, Service- och kommunikationsfacket (Seko eller förbundet) och anställda hos bolaget. De arbetar som brandmän vid Arlanda flygplats. För dessa brandmän omfattar den ordinarie tjänstgöringstiden drygt sju tjänstgöringspass om 25 timmar (dygnspass) i genomsnitt per fyra veckorsperiod.

Tvist har uppkommit om vilka bestämmelser som ska tillämpas – och därmed vilken ersättning som ska utgå – vid tjänstgöring under extra dygnspass som sker utöver den ordinarie tjänstgöringstiden. Förbundet har gjort gällande att rätt till övertidsersättning vid extra dygnspass följer av de allmänna villkoren i flygplatsavtalet med följd att det är kvalificerad övertidsersättning som ska utgå i aktuellt fall (se nedan § 3 moment 2:3). Arbetsgivarparternas uppfattning i frågan är att det är bilagans regler om övertidsersättning som ska tillämpas och att ersättning för enkel övertid därmed ska utges (se nedan, punkten A2). Parterna är även ense om förbundets talan i vissa delar är preskriberad.

Flygplatsavtalet och bilagan innehåller bland annat följande bestämmelser.

Flygplatsavtalet § 3 Moment 2 Övertidsersättning

Moment 2:1 Heltidsanställd arbetstagare, som enligt detta avtal har fastställd arbetstid och utför arbete på tid överstigande den fastställda tiden, äger rätt till ersättning för övertidsarbete under förutsättning att övertidsarbetet beordrats på förhand. [.....]

Moment 2:3 För övertidsarbete enligt ovan under två timmar närmast före och efter ordinarie arbetstid – enkel övertid – utges ersättning för varje övertidstimme med 1,5 timmes ledighet eller med belopp som framgår nedan.

För övertidsarbete under annan tid – kvalificerad övertid – utges ersättning för varje övertidstimme med två timmars ledighet eller med belopp som framgår nedan.

Om övertidsarbete utförts både före och efter ordinarie arbetstid ska den tid, som sammanlagt överstiger två timmar, utgöra kvalificerad övertid.

SEKOS AVTAL, BILAGA TILL AVTALSOMRÅDE FLYGPLATSER, KFS

Särskilda bestämmelser om arbetstider med mera inom räddningstjänsten

Allmänna anställningsvillkor för Flygplatser gäller med undantag av följande:

A. Särskilda bestämmelser till Allmänna anställningsvillkor, Flygplatser

2. Reglerna ska gälla med följande inskränkningar:
Bestämmelserna i § 3 moment 2 äger inte tillämpning beträffande tjänstgöring under tjänstgöringspass. Vid tjänstgöring på tjänstgöringsfri tid utges ersättning som för enkel övertid. För arbete i samband med larm eller annat nödläge utges ersättning som för kvalificerad övertid. [.....]

Parterna har tvisteförhandlat utan att kunna enas.

Yrkanden m.m.

Förbundet har väckt talan vid Arbetsdomstolen och yrkat att Arbetsdomstolen ska förplikta bolaget att

1. till var och en av arbetstagarna enligt domsbilaga 1 betala allmänt skadestånd med 25 000 kr för kollektivavtalsbrott,
2. till arbetstagarna enligt domsbilaga 1 betala övertidsersättning med i kolumnen med rubriken "Yrkande" angivna belopp för respektive person, och
3. till förbundet betala allmänt skadestånd med 100 000 kr för kollektivavtalsbrott.

För det fall Arbetsdomstolen skulle finna att den del av talan som avser lön till arbetstagarna för tid före den 12 oktober 2013 är preskriberad, har förbundet yrkat att domstolen ska förplikta bolaget att betala de belopp som framgår i

kolumnen med rubriken ”Yrkande” till respektive arbetstagare enligt domsbilaga 2 (uteslutes här).

Ränta på beloppen har yrkats enligt 6 § räntelagen från dagen för delgivning av stämning, den 19 maj 2014, till dess betalning sker.

Arbetsgivarparterna har bestritt käromålet. De har vitsordat att respektive arbetstagare utfört extra dygnspass i den omfattning som framgår av domsbilagorna 1 och 2, samt att de extra pass som upptagits för oktober 2013 är hänförliga till tiden efter den 12 oktober 2013. Arbetsgivarparterna har inte haft någon erinran mot beräkningen av den yrkade ersättningen för respektive arbetstagare. Sättet att beräkna ränta har vitsordats som skäligt i och för sig.

Parterna har yrkat ersättning för rättegångskostnader.

Till utveckling av talan har parterna anfört i huvudsak följande.

Förbundet

Bakgrund till kollektivavtalet

Tidigare sköttes brand- och räddningstjänsten på Arlanda flygplats av värnpliktiga. Från och med år 2004 kom brand- och räddningstjänsten på statliga flygplatser att handhas av privata bolag som genom offentlig upphandling tilldelades uppdraget. Så kom även att ske på Arlanda flygplats. Seko organiserade sedan tidigare ett stort antal arbetstagare på flygplatserna. Det var därför naturligt att Seko även skulle organisera arbetstagarna inom brand- och räddningstjänsten och vara part i det kollektivavtal som skulle tecknas med KFS för verksamheten. Det fanns sedan tidigare ett kollektivavtal som gällde för räddningstjänsten inom det kommunala området där Svenska Kommunalarbetsförbundet var avtalspart. Till detta kollektivavtal fanns en villkorsbilaga. KFS föreslog att KFS och Seko skulle använda sig av bilagan från det kommunala området som en förlaga och parterna enades om att anta en likalydande (Bilaga till avtalsområde Flygplatser, KFS), som skulle tillämpas för räddningstjänsten på flygplatserna. Några omfattande diskussioner vid förhandlingarna förekom inte. För det fall frågan om vilken övertid som ska utgå vid extrapass hade kommit upp till diskussion, hade förbundet emellertid aldrig accepterat att arbetstagarna endast skulle få enkel övertidsersättning.

I samband med att avtalet tecknades hade förbundet inga medlemmar som omfattades av avtalet. Arbetstagarna ifråga skulle komma att anställas härefter. Med anledning av detta gick förbundet inte ut med någon särskild information om avtalet. Det skrevs heller inga särskilda cirkulär eller hölls någon utbildning om avtalet.

Under avtalsrörelsen år 2010 förekom en diskussion om vad som skulle utgöra effektiv respektive passiv tjänstgöringstid under ett ordinarie tjänstgöringspass och vissa redaktionella förändringar gjordes i bilagan. Några diskussioner om rätten till övertidsersättning vid extra tjänstgöringspass förekom inte och parterna avsåg alltså inte att förändra något i sak.

Tjänstgöring som brandman vid Arlanda flygplats

Bolaget bedriver brand- och räddningstjänsten på Arlanda sedan den 1 januari 2013. Bolaget har nu 40–50 anställda som arbetar som brandmän på Arlanda flygplats. Tjänstgöringen för brandmännen innebär att de vistas på stationen i ett dygn. När det gäller Arlanda är dygnstjänstgöringen utsträckt till 25 timmar. Den primära arbetsuppgiften för brandmannen är att utföra räddningstjänst av varierande slag. Dessa arbetsuppgifter utgör oftast en mindre del av arbetstiden. Arbetsuppgifterna består därför även av andra moment såsom fysiska övningar, verkstadsarbete, fordonsvård, gymnastik och sjuktransporter. Dessa arbetsuppgifter utförs på så kallad effektiv tjänstgöringstid. När brandmannen under ett tjänstgöringspass inte har effektiv tjänstgöringstid, har brandmannen så kallad passiv tjänst (jour), vilket är tjänstgöringsfri tid. Under denna tid brukar brandmännen sova, vila, titta på TV etc.

På Arlanda ska elva brandmän vara i tjänst samtidigt. De arbetar efter ett grundschema med innebörden att det är drygt sju tjänstgöringspass i genomsnitt per fyraveckorsperiod. Den arbetstid, som läggs ut i schemat, uppgår till 48 timmar per vecka. Detta är alltså brandmännens ordinarie arbetstid. Ett tjänstgöringspass påbörjas vanligen kl. 07.30 för att avslutas kl. 08.30 påföljande dag. Den effektiva tjänstgöringstiden är 12 timmar och kan vara utspridd över hela dygnet. Mellan kl. 23.00–06.00 läggs det dock inte ut schemalagt arbete.

Tolkning av kollektivavtalet

Flygplatsavtalet

Bilagan reglerar inte övertidsersättning vid extrapass, vilket innebär att det är flygplatsavtalets regler om övertidsersättning som ska tillämpas.

Av § 3 moment 2:1 flygplatsavtalet framgår att en heltidsanställd arbetstagare som har en fastställd arbetstid och utför arbete på tid överstigande den fastställda tiden, äger rätt till övertidsersättning för övertidsarbete under förutsättning att övertidsarbetet har beordrats. I målet råder inte tvist om att de aktuella extrapassen har varit beordrad övertid. Av samma paragraf, moment 2:3, framgår att heltidsanställd arbetstagare, som har en fastställd arbetstid och utför beordrat arbete överstigande den fastställda tiden, har rätt till övertidsersättning enligt kvalificerad övertid, dock inte för två timmar närmast före eller efter ordinarie arbetstid, vilka timmar ersätts som enkel övertid. Vid ett extrapass om 25 timmar ska alltså brandmannen erhålla kvalificerad övertidsersättning för 25 timmar såvida inte extrapasset ligger närmast före eller efter ett ordinarie tjänstgöringspass. I det senare fallet ersätts 23 timmar som kvalificerad övertid och 2 timmar som enkel övertid.

I yrkade belopp är hänsyn tagen till det som bolaget betalat i enkel övertidsersättning.

För det fall Arbetsdomstolen skulle finna att flygplatsavtalets ersättningsregler ska tillämpas på det sätt som arbetsgivarsidan gör gällande, vitsordar förbundet att brandmännen ekonomiskt sett erhållit full kompensation. Däremot är förbundets inställning att bolagets agerande – att betala 25 timmar såsom för enkel övertid istället för 12 timmars kvalificerad övertidsersättning samt till det jourersättning för 13 timmar – alltjämt är ett brott mot kollektivavtalet.

Bilagan

Av bilagens bestämmelse om övertidsersättning framgår bland annat följande.

Bestämmelserna i § 3 moment 2 äger inte tillämpning beträffande tjänstgöring under *tjänstgöringspass*. Vid tjänstgöring på *tjänstgöringsfri* tid utges ersättning som för enkel övertid. För arbete i samband med larm eller annat nödläge utges ersättning som för kvalificerad övertid.

Förbundets uppfattning är att med *tjänstgöringspass* i bestämmelsen avses ordinarie tjänstgöringspass och med *tjänstgöringsfri tid* avses den tid under det ordinarie tjänstgöringspasset som inte är effektiv tjänstgöringstid, det vill säga den passiva tiden under ordinarie tjänstgöringspass. Enligt förbundets mening vinner denna tolkning stöd av utformningen av den tidigare bilagan som antogs år 2004 och som alltjämt är relevant då denna vid avtalsrörelsen år 2010 endast genomgick redaktionella ändringar. I 2004 års bilaga angavs följande.

Inledning

Kollektivavtal om Flygplatser och Allmänna anställningsvillkor, § 3 gäller, med undantag av följande avseende arbetstid:

Alternativ 1 48 timmar i genomsnitt per vecka i dygnstjänst (24 timmar/pass)

Alternativ 2 42 timmar i genomsnitt per vecka i delat dygn om två tjänstgöringspass utan måltidsraster.

Anmärkningar

1. Angivna tjänstgöringsmått är en sammanvägning av ordinarie arbetstid och jourtid.

2. Den effektiva tjänstgöringstiden under alternativ 1 och 2 får inte överstiga 10 respektive 12 timmar per tjänstgöringspass.

A. Särskilda bestämmelser till Allmänna Anställningsvillkor, Flygplatser

2. Reglerna ska gälla med följande inskränkningar: Bestämmelsen i § 3 moment 2 äger inte tillämpning beträffande tjänstgöring under tjänstgöringspass. Vid annan tjänstgöring på tjänstgöringsfri tid än effektiv tjänstgöring eller uttryckning vid brand eller annat nödläge, ska kompensation för övertidsarbete alltid för sådan arbetstagare beräknas såsom för enkel övertid.

Av bilagan från år 2004 framgår således, på samma sätt som i bilagan från år 2010, att det finns två alternativa tjänstgöringstider. Det är dels alternativ 1) med 48 timmar i genomsnitt per vecka i dygnstjänst (24 timmar/pass), dels alternativ 2) med 42 timmar i genomsnitt per vecka i delat dygn om två tjänstgöringspass utan måltidsraster. Alternativ 1 och 2 anger alltså den ordinarie tjänstgöringstiden för brandmännen.

Bestämmelsen avseende övertidsersättning, A2, i bilagan från år 2004 nämner, till skillnad från nuvarande bestämmelse, uttryckligen ”effektiv tjänstgöring” och dessutom i samma mening som ”tjänstgöringsfri tid”. Effektiv tjänstgöring regleras i sin tur i inledningen under rubriken ”Anmärkningar” punkten 2 på så sätt att denna inte får överstiga 10 respektive 12 timmar per tjänstgöringspass enligt alternativ 1 och 2. I enlighet med vad som ovan sagts är det brandmännens ordinarie arbetstid som regleras i alternativ 1 och 2. Det finns alltså en koppling mellan ”effektiv tjänstgöring” i den aktuella övertidsbestämmelsen till punkten 2 under ”Anmärkningar” som i sin tur är en anmärkning till den ordinarie tjänstgöringstiden.

Varken i bestämmelsen eller i bilagan i övrigt nämns något om extradygnspass. Detta är ytterligare en omständighet som talar för att bilagan inte reglerar övertidsersättning vid extrapass utan att det är flygplatsavtalet som ska tillämpas.

Bilagans ordalydelse och systematik ger sammanfattningsvis stöd för att bilagan endast reglerar övertid vid ordinarie tjänstgöringspass.

Avtalspraxis

Ett viktigt tolkningsdata i förevarande fall är hur parterna har tillämpat avtalet. Det första bolaget som vann upphandlingen var Serco vilket sedan köptes upp av Synerco. Till följd av att bolagen inte hade någon upparbetad resurspool var det under dessa bolags ledning mycket övertidsuttag. Båda bolagen betalade vid extra dygnspass övertidsersättning i enlighet med vad förbundet gör gällande, det vill säga kvalificerad övertidsersättning. Efter Synerco tog Addici över verksamheten. Addici hade en bättre resurspool än sina föregångare och även delvis bättre styrning. Trots detta blev det emellertid en del extra dygnspass även under detta bolags ledning och den ersättning som då betalades var för kvalificerad övertid.

Under år 2010 tog Falck över verksamheten. Falck hade bättre styrning och antalet extra dygnspass minskade i viss mån. Även Falck betalade vid extra dygnspass kvalificerad övertidsersättning. KFS var medvetet om att Falck betalade kvalificerad övertidsersättning och det framstår som anmärkningsvärt att KFS då inte reagerade för det fall man ansåg att Falck tillämpade avtalet på ett felaktigt sätt.

Falck har även hand om räddningstjänsten på kärnkraftverket Forsmark, som omfattas av samma avtal. Vid Forsmark har avtalet alltid tillämpats och tillämpas alltså på det sätt som förbundet gör gällande, det vill säga att kvalificerad övertidsersättning utgår vid extra dygnspass.

Som ovan nämnts kom Securitas från och med den 1 januari 2013, efter att ha vunnit en upphandling, att bedriva brand- och räddningstjänsten på Arlanda flygplats. Även Securitas tillämpade inledningsvis avtalet på det sätt som förbundet gör gällande.

Preskription

Det är inte riktigt, som arbetsgivarparterna påstår, att den del av talan som avser lön till arbetstagarna för tid före den 12 oktober 2013 är preskriberad.

Förbundet påkallade lokal förhandling den 18 september 2013. Av förhandlingsframställan framgår att förbundet begärde förhandling på grund av brott mot kollektivavtal avseende övertidsersättning vid bolagets räddningsverksamhet. Av framställan framgår vidare att förbundet gjorde gällande att bolaget betalade för låg ersättning vid övertid och att bolaget därför gjort sig skyldigt till kollektivavtalsbrott och att skadestånd därför skulle utgå till förbundet. Vidare framgår att förbundet framställde lönekrav.

Den lokala förhandlingen hölls den 28 september 2013 och av protokollet § 3 framgår att parterna förhandlade om kollektivavtalsbrott och tolkning av reglerna om övertidsersättning. Av protokollet framgår vidare att förbundet framhöll sin uppfattning att kvalificerad övertidsersättning skulle utgå enligt flygplatsavtalet vid extra dygnspass. Vid förhandlingen var visserligen inte ersättningen beräknad för var och en av medlemmarna men det framgick klart och tydligt att förbundet ansåg att de anställda hade rätt till kvalificerad övertidsersättning. Den lokala förhandlingen avslutades samma dag.

Central förhandling påkallades den 11 oktober 2013. Den centrala förhandlingen avslutades den 15 januari 2014. Vid dessa förhandlingar gjorde förbundet gällande att medlemmarna hade rätt till kvalificerad övertidsersättning när de tjänstgjort utanför ordinarie tjänstgöringspass. Av protokollet från den centrala förhandlingen framgår bland annat att tvistefrågan rörde huruvida anställda skulle få enkel eller kvalificerad övertidsersättning vid beordrat arbete utanför ordinarie tjänstgöringspass. Vid den centrala förhandlingen gjorde KFS gällande att förbundets yrkande om skadestånd till medlemmarna inte förhandlats vid den lokala tvisteförhandlingen och därmed inte var föremål för den centrala förhandlingen.

Förbundets uppfattning var och är alltså att kraven på övertidsersättning förhandlades lokalt men för att tillmötesgå KFS begärdes den 12 februari 2014 ånyo en lokal tvisteförhandling. Den lokala förhandlingen avslutades den 20 februari 2014 och den efterföljande centrala förhandlingen avslutades den 3 april 2014.

Talan väcktes den 14 maj 2014. Det var först vid den lokala förhandlingen den 20 februari 2014 som svarandeparterna framställde en preskriptionsinvändning och då gjorde gällande att de krav som låg fyra månader före förhandlingsframställan den 12 februari 2014 var preskriberade, det vill säga fordringar hänförliga till tiden före den 12 oktober 2013.

För det fall fordringar förfallna till betalning före den 12 oktober 2013 skulle anses vara preskriberade, har preskriptionsinvändning framställts för sent.

Sammanfattning av grunderna för talan

Arbetstagarna i domsbilaga 1 har i olika omfattning beordrats att arbeta utanför ordinarie tjänstgöringspass (extra tjänstgöringspass), för vilken tid övertidsersättning ska betalas enligt flygplatsavtalet och bilagan. De har för denna tid rätt till kvalificerad övertidsersättning enligt de allmänna villkoren i § 3 moment 2:3 Övertidsersättning i flygplatsavtalet. Genom att inte betala full kvalificerad övertidsersättning har bolaget gjort sig skyldigt till kollektivavtalsbrott. Bolaget är därmed skyldigt att betala, förutom själva övertidsersättningen till arbetstagarna, allmänt skadestånd till såväl förbundet som till berörda arbetstagaren.

För det fall Arbetsdomstolen skulle finna att flygplatsavtalets ersättningsregler ska tillämpas på det sätt som arbetsgivarparten gör gällande, vitsordas att brandmännen ekonomiskt sett erhållit full kompensation. Däremot är bolagets agerande – att betala 25 timmar såsom för enkel övertid istället för 12 timmars kvalificerad övertidsersättning samt jourersättning för 13 timmar – brott mot kollektivavtalet, för vilket allmänt skadestånd ska utgå.

Yrkanden om övertidsersättning till arbetstagarna är inte preskriberade såvitt avser ersättning som förfallit till betalning före den 12 oktober 2013. Parterna har förhandlat om lön och skadestånd i samtliga fyra förhandlingar. För det fall fordringar förfallna till betalning före den 12 oktober 2013 skulle anses vara preskriberade, har bolagets preskriptionsinvändning i vart fall framställts för sent.

Arbetsgivarparterna

Bakgrund till kollektivavtalet

Flygplatsavtalet trädde i kraft år 1998 och reglerar hela den verksamhet som bedrivs på flygplatser i Sverige för de som är medlemmar i KFS. Räddningstjänsten på bland annat Arlanda flygplats utfördes tidigare av civilförsvaret. Från och med år 2004 kom brand- och räddningstjänsten på statliga flygplatser att skötas av privata bolag som genom offentlig upphandling tilldelades uppdraget. Det första upphandlingsförfarandet gjordes år 2003 då Serco vann upphandlingen. Serco var ett tjänsteentreprenadföretag som vid denna tidpunkt i ganska stor omfattning verkade inom den kommunala sektorn, varför det var naturligt att Serco var medlem i KFS.

Med anledning av de entreprenaduppdrag som Serco fick, vände sig Serco till KFS med en begäran om kollektivavtal som skulle vara anpassat till de särskilda förutsättningar som gällde för räddningstjänsten. KFS konstaterade att flygplatsavtalet, som då hade varit i kraft under ett par år, inte fullt ut täckte de behov som räddningstjänsten hade, framförallt när det gällde arbetstidsfrågor. Inom den kommunala sektorn fanns lång erfarenhet av räddningstjänst

och det var därför naturligt för KFS att vända sig dit. Inom den kommunala sektorn fanns en bilaga till de allmänna bestämmelser som reglerade den kommunala räddningstjänsten och det konstaterades att denna bilaga även skulle passa väl för den räddningstjänst som skulle komma att bedrivas på Arlanda. KFS kontaktade Svenska Kommunalarbetsförbundet för att träffa avtal men fick då besked om att det var Seko, som enligt LO:s organisationsplan, hade avtalsrätten för räddningstjänst som inte bedrevs i kommunal regi. KFS och Seko kom därför att anta bilagan (SEKOS AVTAL, BILAGA TILL AVTALSOMRÅDE FLYGPLATSER, KFS) som kollektivavtal. Den kom att läggas som bilaga till flygplatsavtalet. Båda parter var införstådda med att den var hämtad från bilagan till de allmänna bestämmelserna inom den kommunala räddningstjänsten.

Bilagan innehåller inte en fullständig reglering. Den reglerar dock just de områden där räddningstjänstens verksamhet ställer särskilda krav, vilket är arbetstider och därtill sammanhängande frågor. Bilagan utgör specialbestämmelser och endast i den mån reglering saknas i bilagan, ska flygplatsavtalet tillämpas. Detta är parterna överens om. Det framgår också av bilagens inledning. Det är riktigt som förbundet framhållit att det skett vissa redaktionella förändringar av bilagan.

Brand- och räddningstjänsten på Arlanda

Genom antagandet av bilagan fanns alltså en kollektivavtalsreglering för räddningstjänsten på Arlanda. Som framgått ovan bedrevs verksamheten inledningsvis av Serco som sedermera kom att köpas upp av Synerco. Därefter förvärvades Synerco av Addici. Under åren 2004–2009 var det alltså i praktiken samma verksamhetsutövare även om det formellt sett var olika juridiska personer. År 2009 togs verksamheten över av Falck. Såväl Falck som de tre tidigare bolagen har alla varit medlemmar i KFS.

År 2012 skedde en ny upphandling som Securitas vann. Securitas anställde i princip alla brandmän som tidigare arbetat hos Falck. Securitas ansökte om medlemskap i KFS och blev medlem vid uppdragets tillträde den 1 januari 2013. Överlämningen från Falck till Securitas gick inte särskilt smidigt eftersom det var svårt att få besked om vilka regler och villkor som hade tillämpats. Inledningsvis tillämpade Securitas villkoren som bolaget uppfattade att Falck hade gjort. Redan under första kvartalet, sannolikt någon gång i januari eller februari, började man dock från Securitas sida att ifrågasätta om tillämpningen av reglerna för vissa ersättningar var korrekt. Securitas kontaktade därför KFS för att efterhöra vad som gällde och fick då beskedet att det är enkel övertid som ska utgå för extra dygnspass. Efter beskedet från KFS ändrade Securitas sin avtalstillämpning. Från och med den 1 april 2013 har bolaget betalat ersättning vid extra dygnspass som för enkel övertid.

Tjänstgöring som brandman vid Arlanda flygplats

Bolaget har cirka 50 personer som arbetar som brandmän på Arlanda flygplats. Enligt bilagan finns två olika alternativ för hur verksamheten kan läg-

gas upp; det kan vara hel- eller halvdygnspass. Bolaget tillämpar heldygnspass med den skillnaden att varje dygnspass omfattar 25 timmar. Den ordinarie tjänstgöringstiden för en heltidsanställd brandman på Arlanda omfattar sju heldygnspass per fyra veckors period.

Ett heldygnspass inleds kl. 07.30 och pågår till kl. 08.30 påföljande dag. Arbetspasset börjar med ett morgonmöte där det hålls en genomgång om vad som ska göras under dagen. De sysslor som planeras är varierande men det är övningar av olika slag, materielvård, kontroll av fordon och utrustning osv. Detta är en normal arbetsdag för en brandman på Arlanda. Kärnan i verksamheten är dock givetvis att hålla en ständigt hög incidentberedskap och att i händelse av larm om brand eller liknande rycka ut. Vid en utryckning avbryts den inplanerade verksamheten.

Passen om 25 timmar har två beståndsdelar. Det är dels effektiv tjänstgöring, dels jourtid. Den effektiva tjänstgöringen får under varje pass uppgå till maximalt 12 timmar. Resterande tid, 13 timmar, utgörs av jourtid. Varken den effektiva tjänstgöringen eller jourtiden behöver vara sammanhängande. Hela passet, vilket framgår av bilagan, är en sammanvägning av ordinarie arbetstid och jourtid. Den effektiva tjänstgöringstiden respektive jourtiden kan infalla omväxlande på olika tider under tjänstgöringspasset beroende av dels hur verksamheten planeras, dels vad som händer i verksamheten. Hur mycket effektiv tjänstgöringstid som utnyttjas varierar, men dock aldrig upp till tolv timmar eftersom det måste finnas tillgänglig tid kvar om det inträffar ett larm. Den effektiva tjänstgöringstid som schemaläggs i början av arbetspasset uppgår alltså aldrig till 12 timmar, utan den schemalagda tiden är en del av de 12 timmarna. Den effektiva tjänstgöringstiden kan infalla såväl under bekväm som obekväm arbetstid och under jourtid, såväl dag- som nattetid. Under nattetid, kl. 23.00–06.00, schemaläggs emellertid inget arbete.

Eftersom tjänstgöringsmålet är en sammanvägning av effektiv tjänstgöring och jourtid, har ersättning för ordinarie tjänstgöringspass av praktiska skäl bestämts att utgöras av, utöver den fasta månadslönen, ett fast månadstillägg. Istället för rörlig OB-ersättning och jourersättning utgår alltså ett fast OB-tillägg varje månad. Detta framgår av punkten 4a under sektion A i bilagan. Som framgått utförs inte något schemalagt arbete nattetid. Arbete kan dock påkallas även under sådan tid, vilket förekommer vid larm men även vid andra oförutsedda händelser som exempelvis att biträda vid passagerarassistans. Trots att det inte föreligger någon avtalsenlig skyldighet, utger bolaget en extra ersättning motsvarande enkel övertid vid sådant icke larmrelaterat arbete som sker nattetid. Sammanfattningsvis utgår således ingen övertidserättning vid ordinarie tjänstgöringspass såvida det inte rör sig om extra ersättning vid icke larmrelaterat arbete som ovan nämnts.

Det ordinarie tjänstgöringsmålet för en heltidsanställd brandman innebär, som ovan framgått, cirka sju tjänstgöringspass i genomsnitt under en fyra-veckorsperiod. Det finns således utrymme för brandmännen att utföra fler tjänstgöringspass per månad, vilket sker i varierande utsträckning efter behov. I praktiken tillgår det så att en brandman som kan tänka sig att jobba extra, anmäler sitt intresse för detta genom att skriva upp sig på en lista. När det

uppkommer behov av personal, anlitas någon av de brandmän som anmält sig för extrapass. Parterna är överens om att sådana extra tjänstgöringspass ska betraktas som beordrade av arbetsgivaren.

Tolkning av kollektivavtalet

Övertidsersättning vid extra dygnspass ska, av skäl som kommer att utvecklas nedan, utges såsom för enkel övertid. Detta följer av bilagans bestämmelse om kompensation för övertidsarbete.

Bilagan

I bilagan görs ingen åtskillnad mellan ordinarie tjänstgöringspass eller extrapass när det kommer till arbetspassets längd och fördelning. Även vid extrapass är tjänstgöringsmättet således en sammanvägning av effektiv tjänstgöring och jourtid. Vid ett extra tjänstgöringspass uppkommer därför samma problematik som vid ordinarie tjänstgöringspass beträffande ersättning, eftersom denna är beroende av vad som händer i verksamheten. Man vet inte när och i vilken omfattning det ena eller andra slaget av arbete respektive jourtid kommer att infalla. Som framgått ovan har vid ordinarie tjänstgöringspass ersättningsfrågan lösts genom ett månatligt OB-tillägg. Vad beträffar ersättning vid extra tjänstgöringspass har detta lösts i bilagan i bestämmelsen A2 andra meningen på så sätt att vid beordrat extrapass utgår ersättning för tjänstgöring på tjänstgöringsfri tid som för enkel övertid. Med tjänstgöringsfri tid avses alltså tid utöver de sju ordinarie tjänstgöringspass per fyraveckorsperiod. Under tjänstgöringspasset har brandmannen ingen tjänstgöringsfri tid även om inte något arbete utförs, det vill säga jourtid är inte tjänstgöringsfri tid.

För tjänstgöring under ett extrapass utgår alltså ersättning för hela passet som för enkel övertid. Detta är en direkt tillämpning av bilagan. Med den ståndpunkten är ordalydelsen i bilagan klar. Det är en enkel, smidig och praktisk hantering av ett relativt komplicerat arbetstidsförlopp, där arbetstagaren under halva tjänstgöringspasset utför effektiv tjänstgöring och under den andra halvan har jourtid samtidigt som dessa kan förläggas under tid när som helst under tjänstgöringspasset och därtill inte behöver vara sammanhängande. Den enkla och praktiska lösningen är då att ge enkel övertid för hela tjänstgöringspasset.

Vid avtalsförhandlingarna år 2010 var parterna överens om att bilagan från år 2004 behövde förtydligas. Med anledning härav gjordes vissa förändringar. Motsvarande ersättningsbestämmelse, A2, i bilagan från år 2004 har – såvitt nu av intresse – följande lydelse.

Vid annan tjänstgöring på tjänstgöringsfri tid än effektiv tjänstgöring ska kompensation för övertidsarbete alltid för sådan arbetstagare beräknas såsom för enkel övertid.

Med ”annan tjänstgöring” avses jourtid och en strikt läsning av bestämmelsen innebär att jourtid ger enkel övertid samtidigt som den effektiva tjänstgöringen inte gör det. Ett sådant resultat var givetvis inte det som avsetts. Ordet ”även” ska dock läggas till och texten ska alltså läsas enligt följande.

Även vid annan tjänstgöring på tjänstgöringsfri tid än effektiv tjänstgöring ska kompensation för övertidsarbete alltid för sådan arbetstagare beräknas såsom för enkel övertid.

Det var således detta som fördes över i ett förtydligande i bilagan som antogs år 2010. Även vid annan tjänstgöring på tjänstgöringsfri tid än effektiv tjänstgöring utgår enkel övertid, alltså både vid jourtid och effektiv tjänstgöring.

Förbundet har hävdad att med tjänstgöringsfri tid avses jourtid under ett tjänstgöringspass. Med förbundets synsätt skulle bestämmelsen således få den innebörden att vid jour ska enkel övertid utgå. En sådan lydelse kan inte ges någon förnuftig innebörd.

Flygplatsavtalet

För det fall Arbetsdomstolen skulle komma fram till att det är flygplatsavtalets regler om övertidsersättning som ska tillämpas är det riktigt att kvalificerad övertidsersättning ska utgå, men dock bara för den tid som brandmannen utför arbete. Som framgått ovan kan den effektiva tjänstgöringen uppgå till maximalt 12 timmar. Av detta följer att ersättning för kvalificerad övertid kan utgå med maximalt 12 timmar. Resterande tid är jour och då utgår enligt flygplatsavtalet jourersättning.

Förbundets uppfattning är att det ska utgå ersättning som för kvalificerad övertid för hela arbetspasset vilket, räknat på en medianlön på strax under 25 000 kr, ger en ersättning om 9 075 kr. Med samma medianlön som utgångspunkt men med tillämpning av bilagan blir övertidsersättningen 6 825 kr och vid en tillämpning av flygplatsavtalet i enlighet med vad arbetsgivarsidan gör gällande, uppgår ersättningen till 4 773 kr. Den utbetalda ersättningen (25 timmar som för enkel övertid) överstiger alltså vad brandmännen skulle ha erhållit vid en tillämpning av bestämmelserna i flygplatsavtalet (maximalt 12 timmar kvalificerad övertid + 13 timmar jourersättning). Någon ytterligare kompensation ska därmed inte utgå till brandmännen eftersom det skulle medföra att de blev överkompenserade.

Avtalspraxis

Som tidigare framgått har de aktuella reglerna hämtats från bilagan till de allmänna bestämmelserna på det kommunala området. För den situation som är aktuell i målet har reglerna inom den kommunala brand- och räddningstjänsten alltid tillämpats på det sätt som arbetsgivarparterna gör gällande, det vill säga ersättning som för enkel övertid har utgetts.

Såvitt avser bolagen Serco, Synerco och Addici, som tidigare bedrev räddningstjänst på Arlanda, ifrågasätts inte att dessa bolag har betalat kvalificerad

övertidsersättning i enlighet med vad förbundet har gjort gällande. Det avgörande vid bedömningen om det bildats en avtalspraxis är emellertid inte hur bolagen under åren tillämpat avtalet. Det avgörande är hur KFS har agerat. KFS har inte haft någon kännedom om bolagens tillämpning av kollektivavtalet och någon avtalspraxis som påverkar avtalsinnehållet har således inte bildats under den tid som Serco, Synerco och Addici var verksamma. Först under den tid som Falck bedrev verksamheten fick KFS kännedom om att Falck tillämpade generösare villkor som avvek från bilagan. KFS påtalade då för Falck att den ersättning som bolaget betalade var högre än den som avtalet krävde. KFS har således, genast då vetskap erhöles om den avvikande tillämpningen av bilagan, påtalat detta för Falck.

Preskription

Seko begärde lokal tvisteförhandling den 18 september 2013. Förbundets påstående om vad förhandlingarna handlade om, det vill säga vilken ersättning som skulle utgå vid extra dygnspass, är riktigt. Några lönekrav eller krav på övertidsersättning framfördes dock inte i den första förhandlingsomgången, varken vid den lokala eller centrala förhandlingen. Inte heller preciserades antalet arbetstagare, hur många timmar det var fråga om eller vilken tidsperiod som avsågs.

Det var först under den andra förhandlingsomgången, i samband den lokala förhandlingen den 20 februari 2014, som förbundet i något avseende preciserade kraven på övertidsersättning. Eftersom kravet på övertidsersättning framställdes för första gången genom den förhandling som påkallades den 12 februari 2014 är övertidsersättning som förfallit till betalning före den 12 oktober 2013 preskriberad.

Det fanns inte skäl att göra preskriptionsinvändning vare sig under den lokala eller centrala förhandlingen under den första förhandlingsomgången. Arbetsgivarparternas uppfattning var då att förbundet endast hade krav på allmänt skadestånd. Eftersom kraven framställdes först i samband med den andra förhandlingsomgången, gjordes också preskriptionsinvändningen först då. Invändningen är därmed inte för sent framställd.

Sammanfattning av grunderna för bestridandet

Bolaget har i enlighet med vad som anges i det tillämpliga kollektivavtalet – SEKOS AVTAL, BILAGA TILL AVTALSOMRÅDE FLYGPLATSER, KFS – utbetalat ersättning som för enkel övertid för det arbete som tvisten avser. Den ersättningsregel i § 3 moment 2:3 flygplatsavtalet som förbundet hänvisar till är inte tillämplig i detta fall. Bolaget har inte betalat för låg ersättning och har därmed inte heller brutit mot det tillämpliga kollektivavtalet.

För det fall Arbetsdomstolen skulle finna att ersättningsreglerna i flygplatsavtalet ska tillämpas, ska någon ytterligare ersättning inte utgå. Den redan utbetalda ersättningen överstiger nämligen vad brandmännen skulle ha erhållit vid en tillämpning av bestämmelserna i flygplatsavtalet. Något allmänt skadestånd ska då inte heller utgå.

Förbundets yrkanden om övertidsersättning till arbetstagarna är preskriberade såvitt avser ersättning som förfallit till betalning före den 12 oktober 2013. Förhandling där denna tvistefråga och kraven behandlades påkallades först den 12 februari 2014. Förbundet hade då haft kännedom om omständigheterna i mer än fyra månader. Yrkandena om ersättning som förfallit till betalning dessförinnan ska alltså ogillas på grund av preskription.

Domskäl

Twisten

Arbetstagarna som är förtecknade i domsbilaga 1 är anställda hos bolaget och arbetar som brandmän inom räddningstjänsten vid Arlanda flygplats. Den ordinarie tjänstgöringstiden för dessa brandmän omfattar sju tjänstgöringspass i genomsnitt per fyra veckorsperiod. Varje dygnspass omfattar 25 timmar. Tjänstgöringsmättet per arbetspass är en sammanvägning av effektiv tjänstgöringstid och jourtid. Den effektiva tjänstgöringstiden får under varje pass uppgå till maximalt 12 timmar. Resterande tid, 13 timmar, utgörs av jourtid under vilken arbetstagaren står till arbetsgivarens förfogande på arbetsstället för att vid behov omedelbart utföra arbete.

Utöver den ordinarie arbetstiden, det vill säga de sju tjänstgöringspassen per fyra veckorsperiod, har brandmännen i olika omfattning arbetat extra dygnspass. Tvist har uppkommit vilka bestämmelser som ska tillämpas och därmed vilken ersättning som ska utgå vid tjänstgöring under extra dygnspass som sker utöver ordinarie tjänstgöringspass. Förbundet har härvid gjort gällande att rätten till övertidsersättning vid extra dygnspass följer av de allmänna villkoren i flygplatsavtalet, vilket innebär att det är kvalificerad övertidsersättning som ska betalas ut. Arbetsgivarparternas uppfattning i frågan är att det är bilagans regler om övertidsersättning som ska tillämpas och att ersättning för enkel övertid därmed ska utges.

Parterna är även oense om förbundets talan i vissa delar är preskriberad.

Utredningen

Målet har avgjorts efter huvudförhandling. Vid denna har på förbundets begäran hållits förhör upplysningsvis med tidigare ombudsmannen Roal Nilssen samt vittnesförhör med ombudsmannen Christer Carlsson och förtroendevalda Anette Eden. På arbetsgivarparternas begäran har hållits förhör upplysningsvis med tidigare förhandlaren vid KFS Leif Lindh samt vittnesförhör med tidigare förhandlingschefen vid KFS Erik Acebo, förhandlaren vid KFS Mats Andersson och driftchefen tillika personalansvarige på bolaget Martin Lindbom. Parterna har åberopat viss skriftlig bevisning.

Innebörden av bilagans regler om övertidsersättning

Av moment 2:1 flygplatsavtalet framgår bland annat att heltidsanställd arbetstagare, som enligt avtalet har fastställd arbetstid och utför arbete på tid överstigande den fastställda tiden, har rätt till ersättning för övertidsarbete under förutsättning att övertidsarbetet beordrats på förhand. Av moment 2:3 första stycket flygplatsavtalet framgår bland annat att för övertidsarbete utges under två timmar närmast före och efter ordinarie arbetstid ersättning för enkel övertid. I momentets andra stycke anges att övertidsarbete under annan tid ersätts som kvalificerad övertid.

Av bilagan framgår att flygplatsavtalet gäller med vissa därefter upptagna undantag. I bilagan anges under rubriken "Särskilda bestämmelser till Allmänna anställningsvillkor, Flygplatser" under punkten 2 att "Reglerna ska gälla med följande inskränkningar". Ordet "reglerna" syftar på flygplatsavtalets allmänna anställningsvillkor. Det är alltså dessa som ska gälla, om inte punkten 2 inskränker dess tillämpning. Härefter anges i punkten 2 att bestämmelserna i § 3 moment 2 flygplatsavtalet inte äger tillämpning beträffande tjänstgöring under tjänstgöringspass. Direkt därefter i samma punkt anges att vid tjänstgöring på tjänstgöringsfri tid utges ersättning som för enkel övertid.

Förbundet har hävdade att övertidsarbete vid extra tjänstgöringspass ska ersättas som för kvalificerad arbetstid. Förbundet har därvid gjort gällande att undantagen från § 3 moment 2 flygplatsavtalet inte är tillämpliga i detta fall eftersom begreppet tjänstgöringspass i bilagan endast avser ordinarie tjänstgöringspass och begreppet tjänstgöringsfri tid i bilagan utgörs av jourtid under ett ordinarie tjänstgöringspass. Arbetsgivarparterna å sin sida har hävdade att det omtvistade arbetet ska ersättas som enkel övertid. Enligt deras mening görs det nämligen i bilagan undantag i detta fall från tillämpning av bestämmelsen i flygplatsavtalet § 3 moment 2. De har gjort gällande att bestämmelsen i bilagan avser både ordinarie och extra tjänstgöringspass samt att begreppet tjänstgöringsfri tid i bilagan är sådan tid som ligger mellan tjänstgöringspassen, det vill säga sådan tid när de extra tjänstgöringspassen utförs.

Arbetsdomstolen gör följande bedömning.

Av utredningen framgår att arbetstagarna har haft utrymme att åta sig extra tjänstgöringspass och att ett system för detta inrättats genom en lista, på vilken brandmännen har kunnat anteckna sitt intresse av att åta sig extra tjänstgöringspass. Parterna är överens om att sådan extra tjänstgöring är beordrad övertid.

Inledningen i bilagan reglerar den ordinarie arbetstiden. Därefter följer en definition av hur ett tjänstgöringspass är uppbyggt. Det görs inte i denna bestämmelse någon uttrycklig åtskillnad mellan ordinarie och extra tjänstgöringspass. I utredningen har inte framkommit något om att extra tjänstgöringspass skulle skilja sig åt på något sätt från de ordinarie tjänstgöringspassen. De extra tjänstgöringspassen har legat på tid när brandmannen inte har varit indelad på ett ordinarie pass. I avsaknad av särskilda bestämmelser för

extra tjänstgöringspass, kan Arbetsdomstolen inte finna annat än att med termen tjänstgöringspass måste avses både ordinarie och extra tjänstgöringspass.

Förbundet har vidare gjort gällande att med tjänstgöringsfri tid avses den tid under det ordinarie tjänstgöringspasset som inte är effektiv tjänstgöringstid, det vill säga den passiva tiden – jourtiden. Mot detta har arbetsgivarparten invänt att under tjänstgöringspasset har brandmannen inte någon tjänstgöringsfri tid, även om något arbete inte utförs.

Enligt Arbetsdomstolens mening avser övertid normalt arbete utanför ordinarie arbetstid. Att det förhåller sig på samma sätt i detta fall vinner stöd av § 3 moment 2 flygplatsavtalet. Med förbundets sätt att tolka begreppet tjänstgöringsfri tid, skulle resultatet bli att brandmännen skulle vara berättigade till enkel övertidsersättning vid jour under ordinarie arbetstid. Det kan inte vara avtalets mening.

Arbetsdomstolens samlade bedömning är att utformningen och ordalydelsen av bilagan innebär att med tjänstgöringsfri tid avses den tid som infaller mellan tjänstgöringspassen. Denna bedömning, och den ovan gjorda bedömningen av begreppet tjänstgöringspass, innebär att det omtvistade arbetet inte ska ersättas enligt § 3 moment 2 flygplatsavtalet.

Förbundet har emellertid även hävdats att viss avtalshistorik är av betydelse för tolkningen av bilagan.

Avtalshistorik

Förbundet har hänvisat till 2004 års bilaga där den aktuella bestämmelsen – såvitt nu av intresse – har följande lydelse.

Vid annan tjänstgöring på tjänstgöringsfri tid än effektiv tjänstgöring eller utryckning vid brand eller annat nödläge, ska kompensation för övertidsarbete alltid för sådan arbetstagare beräknas såsom för enkel övertid.

Förbundet har i denna del anfört i huvudsak följande. Bestämmelsen avseende övertidsersättning i bilagan från år 2004 nämner, till skillnad från nuvarande bestämmelse, uttryckligen begreppet ”effektiv tjänstgöring” och dessutom i samma mening som begreppet ”tjänstgöringsfri tid”. Effektiv tjänstgöring regleras i sin tur i inledningen under rubriken ”Anmärkningar” punkten 2 på så sätt att denna inte får överstiga 10 respektive 12 timmar per tjänstgöringspass enligt alternativ 1 och 2 i vilka brandmännens ordinarie arbetstid regleras. Det finns alltså en koppling mellan ”effektiv tjänstgöring” i den aktuella övertidsbestämmelsen till ”effektiv tjänstgöring” i punkten 2 under ”Anmärkningar”, som i sin tur är en anmärkning till den ordinarie tjänstgöringstiden. Någon ändring var inte avsedd i 2010 års avtal. Detta ger följaktligen stöd för att bilagan endast reglerar övertid i samband med ordinarie tjänstgöringspass.

Arbetsgivarparterna har med anledning av 2004 års avtalstext bland annat anfört följande. Med ”annan tjänstgöring” avses jourtid och en strikt läsning av bestämmelsen innebär att jourtid ger enkel övertid samtidigt som den

effektiva tjänstgöringen inte gör det. Ett sådant resultat var givetvis inte det som avsetts. Bestämmelsen ska rätteligen läsas ”Även vid annan tjänstgöring på tjänstgöringsfri tid än effektiv tjänstgöring ska kompensation för övertidsarbete alltid för sådan arbetstagare beräknas såsom för enkel övertid”. Vid annan tjänstgöring på tjänstgöringsfri tid än effektiv tjänstgöring utgår enkel övertid, alltså både vid jourtid och effektiv tjänstgöring. Det var således detta som fördes över i ett förtydligande i bilagan som antogs år 2010.

Arbetsdomstolen gör följande bedömning.

Parterna är ense om att den aktuella bestämmelsen genomgått redaktionella ändringar vid avtalsrörelsen år 2010 och att parterna därmed inte avsåg att förändra något i sak. Parterna har, som redan anförts, redovisat olika uppfattningar hur den aktuella bestämmelsen i 2004 års bilaga ger ledning i tolkningsfrågan. Arbetsdomstolen kan för sin del inte finna att 2004 års bilaga ger något påtagligt stöd för den ena eller andra tolkningen. Enligt Arbetsdomstolens mening går det därför inte att dra någon slutsats i tolkningsfrågan med ledning av 2004 års bilaga.

Avtalspraxis

Frågan är då om bilagan ändå på grund av den tillämpning som förekommit har den innebörd som förbundet gör gällande.

Det är ostridigt mellan parterna, eller det har i vart fall inte ifrågasatts från arbetsgivarsidan, att de bolag som före Securitas bedrev räddningstjänsten på Arlanda, har betalat övertidsersättning i enlighet med vad förbundet har gjort gällande är det rätta.

Förbundets inställning är att de tidigare bolagens tillämpning har bildat en praxis för hur avtalet ska tillämpas och att KFS, i vart fall under den tid som Falck bedrev verksamheten, har känt till denna tillämpning och därmed får anses ha godkänt denna i och med att KFS inte reagerat mot den.

Arbetsgivarparterna har härvid anförts följande. Avgörande för bedömningen av om det har bildats en avtalspraxis är inte hur bolagen under åren har tillämpat avtalet utan hur KFS agerat. KFS har inte haft någon kännedom om bolagens tillämpning av kollektivavtalet och någon avtalspraxis som påverkar avtalsinnehållet har således inte bildats under den tid som Serco, Synerco och Addici varit verksamma. Först under den tid som Falck bedrev verksamheten fick KFS kännedom om att Falck tillämpade generösare villkor som avvek från bilagan. KFS påtalade då för Falck att den ersättning som bolaget betalade var högre än den som avtalet krävde. KFS har således, genast då KFS fick kännedom om den avvikande tillämpningen av bilagan, påtalat detta för Falck.

Arbetsdomstolen gör följande bedömning.

Tillämpningen av kollektivavtal får normalt bara betydelse för tolkningen av dess innebörd, om det är avtalsparterna själva som har tillämpat avtalet på ett

vist sätt eller att dessa i vart fall har haft kännedom om tillämpningen och tyst eller uttryckligen godtagit densamma.

Arbetsdomstolen finner genom utredningen, särskilt genom förhandlaren Mats Anderssons uppgifter, utrett att KFS fick kännedom om hur avtalets övertidsregler tillämpades först i samband med att Falck – Securitas omedelbara föregångare – bedrev verksamheten. Hur avtalet tillämpats dessförinnan har, med hänsyn till vad som ovan anförts, därför ingen avgörande betydelse för frågan om det uppkommit någon avtalspraxis. Avgörande är istället om KFS, från det att KFS fick kännedom om hur avtalet tillämpades, har invänt mot detta.

Mats Andersson har uppgett att han fick kännedom om Falcks avtalstillämpning i samband med en kurs om kollektivavtalet i september 2012, varpå han klargjorde för hur avtalet enligt KFS skulle tillämpas, det vill säga att enkel övertidsersättning skulle utgå vid extra dygnspass. Förtroendevalda Anette Edens uppgifter ger också visst stöd för detta. Mot bakgrund av det anförda anser Arbetsdomstolen att det är visat att KFS i samband med att KFS fick kännedom om Falcks tillämpning av avtalet agerat och invänt häremot. Följaktligen finner Arbetsdomstolen att Falcks tillämpning av bilagan inte har någon avgörande betydelse för utgången i målet. Det förhållandet att Falck valt att fortsätta att betala ersättning såsom för kvalificerad övertid påverkar inte bedömningen.

Slutligen bör tilläggas att vad parterna anför om innehållet i andra kollektivavtal – det kollektivavtal som tillämpas i Forsmark och det kollektivavtal som tillämpas inom den kommunala räddningstjänsten – inte förändrar den nu gjorda bedömningen.

Sammanfattande bedömning

Arbetsdomstolens samlade bedömning är att utformningen och ordalydelsen av bilagan från år 2010 ger mest fog för arbetsgivarparternas tolkning av den aktuella bestämmelsen. Innebörden av bilagens bestämmelse om kompensations för övertid får således anses vara att vid extra dygnstjänstgöringspass ska ersättning utgå såsom för enkel övertid. Förbundets talan ska därför avslås.

Vid denna bedömning finns inte skäl att pröva den tvistiga preskriptionsfrågan.

Rättegångskostnader

Förbundet ska som förlorande part ersätta arbetsgivarparterna för deras rättegångskostnader. Det råder inte tvist om det yrkade beloppet.

Domslut

1. Arbetsdomstolen avslår Seko, Service- och kommunikationsfackets talan.
2. Seko, Service- och kommunikationsfacket ska ersätta Kommunala Företagens Samorganisation och Securitas Sverige Aktiebolag för deras rättegångskostnader med 290 000 kr, avseende ombudsarvode, jämte ränta enligt 6 § räntelagen från dagen för denna dom till dess betalning sker.

Ledamöter: Karin Renman, Ulla Erlandsson, Kurt Eriksson, Charlott Richardson, Elisabeth Bjar, Ella Niia (skiljaktig) och Margareta Zandén.

Rättssekreterare: Lisa Anestål

Domsbilaga
i mål nr A 96/14

Ledamoten Ella Niias skiljaktig mening

Bestämmelsen avseende övertidsersättning i bilagan från år 2004 nämner, som förbundet anfört, till skillnad från nuvarande bestämmelse uttryckligen ”effektiv tjänstgöring” och ”tjänstgöringsfri tid” i samma mening. Effektiv tjänstgöring regleras i sin tur i inledningen under rubriken ”Anmärkningar” punkten 2 på så sätt att denna inte får överstiga 10 respektive 12 timmar per tjänstgöringspass enligt alternativ 1 och 2 i vilka brandmännens ordinarie arbetstid regleras. Som förbundet anfört finns det alltså en koppling mellan ”effektiv tjänstgöring” i övertidsbestämmelsen till ”effektiv tjänstgöring” i punkten 2 under ”Anmärkningar”, som i sin tur är en anmärkning till den ordinarie tjänstgöringstiden. Detta ger enligt min uppfattning stöd för att bilagan endast reglerar övertid i samband med ordinarie tjänstgöringspass.

Parterna är överens om att avtalsparterna inte avsåg att tillföra några materiella förändringar i det nu omtvistade avtalet. Jag kommer därför till slutsatsen att med tjänstgöringsfri tid avses de icke schemalagda 13 timmarna under ett tjänstgöringspass. Detta ställningstagande leder till att flygplatsavtalets bestämmelse om kvalificerad övertid gäller i detta fall.

Överröstad härutinnan är jag i övrigt ense med majoriteten.