

Tolkning av kollektivavtal. Två piloter har med kort varsel fått sin starttid för tjänstgöring framflyttad samtidigt som sluttiden för tjänstgöringen inte senarelagts. Fråga om detta utgjort en sådan programändring som enligt kollektivavtalet ger rätt till kompensation.

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

ARBETSDOMSTOLENDOM
2015-10-28
StockholmDom nr 63/15
Mål nr A 190/14**KÄRANDE**

Svensk Pilotförening, Wallingatan 44 A, 111 24 Stockholm
Ombud: förhandlingschefen Tommy Larsson, Svensk Pilotförening,
Wallingatan 44 A, 111 24 Stockholm

SVARANDE

1. Braathens Regional AB, 556228-6368, Trollhättan Vänersborgs Flygplats,
461 93 Västra Tunhem
2. Svenska Flygbranschen, Box 5384, 102 49 Stockholm
Ombud för båda: arbetsrättsjuristen Henrik Olander, Transportföretagen,
Box 186, 201 21 Malmö

SAKEN

kollektivavtalstolkning

Bakgrund

Mellan Svenska Flygbranschen och Svensk Pilotförening (Pilotföreningen) gäller kollektivavtalet Regionalflyg Piloter. Braathens Regional AB (Braathens) är medlem i Svenska Flygbranschen och bundet av kollektivavtalet. Det nu aktuella avtalet gällde den 1 april 2010–den 31 mars 2015. Till kollektivavtalet finns fogat en bilaga A som bl.a. upptar bestämmelser om ändring av piloternas tjänstgöringsprogram, dvs. arbetsschema.

P.A. och D.A. är medlemmar i Pilotföreningen och anställda som piloter hos Braathens. Deras tjänstgöringsprogram innehöll en s.k. slinga den 12–13 december 2012. De skulle då ha påbörjat sin tjänstgöring genom incheckning på sin hemmabas Arlanda kl. 17.35 för att sedan göra en flygning till Örnköldsvik där de skulle övernatta. Utcheckning i Örnköldsvik var schemalagd till kl. 20.00 vilket således var den tidpunkt som piloternas nattvila skulle påbörjas. Följande morgon, dvs. den 13 december 2012, skulle P.A. och D.A. ha påbörjat tjänstgöringen kl. 05.55 i Örnköldsvik och genomfört tre flygningar och sedan avslutat tjänstgöringen på hemmabasen Arlanda kl. 11.25.

På grund av tekniska problem på ett flygplan flyttades P.A:s och D.A:s starttid fram till den 13 december 2012 kl. 04.00 vilket de underrättades om i vart fall en timme före den ursprungliga starttiden. P.A. och D.A. checkade därför in på Arlanda först kl. 04.00 och flög då till Örnköldsvik för att sedan göra de tre flygningar som var planerade i enlighet med det ursprungliga schemat. Efter genomförd tjänstgöring checkade de ut på Arlanda kl. 11.20 den 13 december 2012.

Följden av ändringen av det ursprungliga tjänstgöringsprogrammet blev således att tidpunkten för tjänstgöringens starttid senarelades, utan att detta medförde en senareläggning av tjänstgöringens schemalagda sluttid.

Parterna är ense om att Braathens haft rätt att göra aktuell schemaändring och att piloterna inte gått miste om någon lön med anledning av den förskjutna starttiden. Det parterna tvistar om är om den ändrade tjänstgöringsstarten är en sådan ändring av tjänstgöringsprogram som ger rätt till kompensation enligt F.3.c) i bilaga A till kollektivavtalet, dvs. om piloterna har rätt till en ledig dag åter av Braathens.

Den aktuella bestämmelsen har följande lydelse.

F. Ändring av tjänstgöringsprogram

3. Vid programändring med kortare varseltid än 48 timmar som innebär ändring av tjänstefri tid på hemmabas med mer än två timmar och vid programändring med kortare varseltid än 24 timmar gäller:

c) Vid tjänstgöring under 4 timmar erhålles en ledig dag åter inom 10 dagar.

d) Vid tjänstgöring över 4 timmar erhålles utöver en ledig dag en kompensationsdag.

Tvisteförhandlingar har hållits utan att parterna kunnat enas.

Yrkanden m.m.

Pilotföreningen har yrkat att Arbetsdomstolen ska

1) förplikta Braathens att till Pilotföreningen betala allmänt skadestånd med 30 000 kr jämte ränta enligt 6 § räntelagen från dagen för delgivning av stämning till dess betalning sker, och

2) fastställa att var och en av P.A. och D.A. har rätt till en ledig dag åter av Braathens.

Arbetsgivarparterna har bestritt yrkandena. Något belopp har inte vitsordats. Sättet att beräkna ränta har vitsordats som skäligt i sig. För det fall Arbetsdomstolen skulle finna att programändringarna ska ersättas har arbetsgivarparterna vitsordat att P.A. och D.A. har rätt till en ledig dag vardera.

Parterna har yrkat ersättning för sina rättegångskostnader.

Parterna har till utveckling av sin talan anfört i huvudsak följande.

Pilotföreningen

Sammanfattning av grunderna

Braathens har gjort en ändring i tjänstgöringsprogrammet för piloterna P.A. och D.A. Programändringen har skett med kortare varseltid än 24 timmar och piloterna ska då kompenseras genom en ledig dag åter inom 10 dagar enligt bestämmelsen F.3.c) i bilaga A till kollektivavtalet. Avtalets ordalydelse ger stöd för denna ståndpunkt, liksom den gemensamma partsavsikten med avtalet, Braathens tillämpning av avtalet samt andra flygbolags tillämpning av avtal som till sin utformning i stort varit likalydiga i nu aktuellt avseende. Att Braathens inte kompenserat P.A. och D.A. på nu angivet sätt utgör ett kollektivavtalsbrott, för vilket Pilotföreningen är berättigad till allmänt skadestånd. Därtill har P.A. och D.A. rätt till en ledig dag.

Den aktuella bestämmelsens innebörd

Det följer av avtalets ordalydelse att rätt till kompensation i form av ledig dag alltid föreligger vid programändring som sker med kortare varseltid än 24 timmar. Detta gäller även om den tjänstefria tiden på hemmabas blir längre. Detta har också varit parternas avsikt. Syftet med bestämmelsen är att piloterna ska kunna planera sin fritid och sömn. Den aktuella programändringen medförde att piloternas sömn påverkades på så sätt att de fick påbörja sin tjänstgöring kl. 04.00 istället för att få en sammanhängande nattvila på utebas.

Braathens har också tillämpat den aktuella regeln på det sätt som Pilotföreningen gör gällande vilket framgår enligt följande. Den 30 november 2010 ombads och accepterade en pilot att med kort varsel checka in 30 minuter tidigare. Den 17 oktober 2013 avslutade två piloter sina arbetspass kl. 00.10 istället för kl. 22.45 enligt tjänstgöringsschemat. Den 22 april 2015 ombads två piloter med kort varsel att checka in 15 minuter tidigare än planerat. Den 14 januari 2014 skulle två piloter flyga från Kalmar men fick ta taxi till Ronneby och därifrån flyga till Kalmar och sedan vidare till Bromma. Därefter har piloterna flugit från Bromma ner till Kalmar och sedan från Kalmar till Ronneby. Från Ronneby tillbaka till Kalmar har piloterna åkt taxi. I samtliga fyra fall ovan har piloterna erhållit en ledig dag åter.

Vad beträffar de exempel på programändringar som arbetsgivarparterna har redogjort för vitsordas att Braathens har gjort ändringarna inom 24 timmar och att någon kompensation inte har utgått. I samtliga fall har det dock varit fråga om inställda flyg samt att piloten inte heller fått någon annan flygproduktion att utföra. Enligt Pilotföreningen är en inställd flygning alltså inte att anse som en programändring som ger rätt till kompensation.

Inom flyget är det vanligt med företagsavtal avseende piloternas avtalsvillkor. Bestämmelserna avseende ändring av tjänstgöringsprogram hos andra flygbolag har varit och är emellertid likalydande till sin utformning i jämförelse med den nu aktuella regeln. Andra flygbolag har använt motsvarande

regler på det sätt som Pilotföreningen gör gällande att nu aktuell regel ska tillämpas på.

Arbetsgivarparterna

Sammanfattning av grunderna

Den aktuella ändringen av starttid är inte en programändring som berättigar till en ledig dag enligt F.3.c) i bilaga A till kollektivavtalet. Bestämmelsens ordalydelse ger inte stöd för den tolkning som Pilotföreningen hävdar och det har heller aldrig varit parternas avsikt att en sådan ändring i schemat som den aktuella skulle berättiga till kompensation enligt bestämmelsen. Därtill har bestämmelsen aldrig tillämpats på det sättet inom Braathens. Inte heller har en liknande bestämmelse i ett annat kollektivavtal inom branschen tillämpats på detta sätt. Pilotföreningens yrkanden kan därför inte bifallas.

Den aktuella bestämmelsens innebörd

Partsavsikten med den aktuella bestämmelsen är att ”skydda” piloternas tjänstgöringsfria tid på hemmabas mot tjänstgöring, vilket även vinner stöd av bestämmelsens ordalydelse. Det är således den tjänstefria tiden på hemmabas som ska inskränkas för att en programändring ska berättiga till en ledig dag.

Under åren 1986–2007 hade punkt F i bilaga A till kollektivavtalet följande lydelse.

F. Ändring av tjänstgöringsprogram

3. Vid programändring med kortare varsel än 24 timmar gäller:

c) Vid tjänstgöring under 4 timmar erhålles en ledig dag inom 10 dagar.

Den bestämmelsen innebar att för det fall piloten behövde utnyttjas för tjänst under tjänstefri tid på hemmabas skulle kompensation utgå. Om förändringen inte innebar att piloten fick mindre tjänstefri tid på hemmabas fick piloten inte heller någon kompensation.

Bestämmelsen fick sin nuvarande lydelse vid avtalsförhandlingarna 2007. Förändringen innebar att parterna lade till ”Vid programändring med kortare varsel än 48 timmar som innebär ändring av tjänstefri tid på hemmabas med mer än två timmar och”. Förändringen tillkom på Pilotföreningens initiativ och det var föreningen som lade fram avtalstexten. Syftet med ändringen var att piloterna ytterligare ville freda tiden som påverkade deras fritid. I praktiken innebar detta tillägg att kompensation i ledighet skulle utgå om en programändring gjordes med kortare varsel än 48 timmar i förhållande till planerad tjänstgöringsstart och att ändringen medförde att den tjänstefria tiden på hemmabas inskränktes med två timmar eller mer. Tillägget syftade inte till att ändra den tidigare tillämpningen av bestämmelsen om ändring av tjänstgöringsprogram med kortare varsel än 24 timmar. Hade syftet med bestämmelsen varit att en besättningsmedlem skulle bli kompenserad för att

vederbörande fick längre fritid och arbeta kortare tid hade parterna givetvis uttryckligen reglerat detta. Således har den gemensamma partsavsikten inte varit att den i målet aktuella ändringen av starttid är en programändring enligt bestämmelsen. Arbetsgivarparterna bestrider Pilotföreningens påstående om att syftet med bestämmelsen var att piloterna ska kunna planera sin fritid och sömn. Att syftet skulle vara att planera sin sömn är inget som Pilotföreningen har uppgett vid avtalsförhandlingarna 2007.

Under åren har Braathens vid många tillfällen gjort programändringar med kortare varseltid än 24 timmar samtidigt som någon kompensation inte har utgått. Pilotföreningen har varit medveten om detta och har inte agerat. Som exempel på detta kan anges att bolaget i april och maj 2010 i samband med den isländska vulkanen Eyjafjallajökulls utbrott fick ställa in över 700 flygningar. Berörda piloter underrättades oftast med kortare varsel än 24 timmar att flygningarna var inställda och någon kompensation har inte utgått. Andra tillfällen som programändringar gjorts med kortare varsel än 24 timmar och någon kompensation inte utgått är den 19 mars 2006, 23 januari 2012 och 25 mars 2012. I samtliga tre fall var piloterna schemalagda fyra turer som samtliga blev inställda. Den 8 februari 2006 var två piloter schemalagda att flyga fyra turer varav de två sista blev inställda. Piloterna slutade sin tjänstgöring redan kl. 09.10 istället för kl. 11.25.

Vad beträffar de exempel på programändringar som Pilotföreningen har redogjort för vitsordar arbetsgivarparterna att dessa gjorts med kortare varsel än 24 timmar och att berörda piloter har fått kompensation. I samtliga fall har det emellertid varit fråga om att piloterna fått börja tjänstgöringen tidigare eller avslutat denna senare än vad de varit schemalagda till.

Flygbolaget Skyways Express AB tillämpade ett kollektivavtal (Skywaysavtalet) som tecknades mellan Pilotföreningen och Svenska Flygbranschen. Skywaysavtalet tillkom omkring år 1993/94. Skywaysavtalet hämtade i stora delar sitt innehåll från Regionalflygavtalet. I Skywaysavtalet fanns en liknande bestämmelse om programändring som i Regionalavtalet. Skyways Express AB tillämpade den bestämmelsen som att det var den tjänstgöringsfria tiden på hemmabas som skulle skyddas mot tjänstgöring och att det således var den tjänstgöringsfria tiden på hemmabas som skulle inskränkas för att programändringen skulle berättigade till kompensation. Pilotföreningen var medveten om Skyways tillämpning men ifrågasatte den inte.

Pilotföreningen har aldrig tidigare påstått att förändringar av det slag som är aktuella i målet skulle medföra rätt till kompensation enligt punkt F i bilaga A till kollektivavtalet. Därtill vore det orimligt att kompensation ska utges när den tjänstgöringsfria tiden på hemmabas blir längre, dvs. som i aktuellt fall när D.A. och P.A. fick omkring tio timmar mer ledig tid hemma och inte gick miste om någon lön.

Utredningen

Målet har avgjorts efter huvudförhandling. Vid denna har på Pilotföreningens begäran hållits förhör under sanningsförsäkran med Pilotföreningens ordförande M.L., vittnesförhör med piloten S.G. samt med Pilotföreningens tidigare generalsekreterare M.R. På arbetsgivarparternas begäran har hållits vittnesförhör med T.D., tidigare Chief of Operation, numera Network Manager, Å.J., löneansvarig på Braathens, A.K., styrelseledamot i Braathens Aviation, P.P., tidigare personalchef på Skyways AB och Avia Express AB, samt J.B., tidigare förhandlingschef. Parterna har även åberopat viss skriftlig bevisning.

Domskäl

Twisten

Twisten gäller tolkning av en bestämmelse i punkt F.3 i bilaga A till kollektivavtalet Regionalflyg, som reglerar ersättning vid programändring. Bestämmelsen har återgivits i inledningen till denna dom. Bestämmelsen anger att kompensation genom ledighet utgår i två fall. Det första avser programändringar med kortare varsel än 48 timmar, men längre varsel än 24 timmar. Denna del av bestämmelsen kan kallas 48-timmarsregeln. Den andra regeln avser programändringar som sker med kortare varsel än 24 timmar och kan kallas 24-timmarsregeln.

Parterna är oense om en senareläggning av tjänstgöringsstarttiden som görs med kortare varsel än 24 timmar samtidigt som tjänstgöringssluttiden inte senareläggs ger rätt till kompensation enligt bestämmelsen. Pilotföreningens ståndpunkt är att bestämmelsen ger rätt till kompensation. Arbetsgivarparterna menar att någon kompensation inte ska utgå eftersom piloten till följd av ändringen inte fått mindre tjänstefri tid.

Avtalets tolkning

Enligt 48-timmarsregeln utgår kompensation om programändringen innebär en ändring av tjänstefri tid på hemmabas med mer än två timmar. Kompensationen förutsätter således enligt 48-timmarsregeln att den tjänstefria tiden på hemmabas ändras med mer än två timmar.

Enligt 24-timmarsregeln utgår kompensation vid ”programändringar”, utan att det anges att programändringen ska medföra att tiden på hemmabas ska ändras. Den språkliga utformningen av 24-timmarsregeln skulle – isolerat sett – kunna förstås så att alla ändringar i flygrutter, avgångstider eller ankomsttider som sker med kortare varsel än 24 timmar skulle berättiga till kompensation. Emellertid har det i målet framkommit att parterna är överens om att inte varje programändring som görs med kortare varsel än 24 timmar berättigar till kompensation. Således är parterna ense om att inställda flygningar som medför att piloten antingen blir ledig eller får sluta sitt tjänstgöringspass tidigare i förhållande till det ursprungliga tjänstgöringsprogrammet inte ger rätt kompensation. Inte heller en ändring av flygrutt är att anse som kompensationsgill programändring om tjänstgöringspassets start- och sluttid inte ändras. Vidare är parterna överens om

att piloten har rätt till kompensation om tjänstgöringsprogrammet ändras så att piloten måste börja tjänstgöringen tidigare eller avsluta den senare än planerat. Pilotföreningen har därtill förklarat att om piloterna i det aktuella fallet kommit till Arlanda och efter incheck fått besked att de skulle flyga ut först tidig morgon därpå, så hade detta inte varit en kompensationsgill programändring.

Det anförda visar dels att parterna är ense om att kompensation inte ska utgå vid varje programändring, dels att parterna är ense om att kompensation ska utgå enligt 24-timmarsregeln om programändringen medför att piloten måste börja tjänstgöringen tidigare eller avsluta den senare än planerat, dvs. om den tjänstefria tiden på hemmabas minskas. Däremot ger utredningen så långt inte stöd för att kompensation ska utgå om programändringen innebär att starttiden senareläggs utan att tjänstgöringen slutar senare.

Det finns skäl att beröra utformningen av kompensationen. Piloten ska vid programändring kompenseras på så sätt att denne får ”en dag åter” vid tjänstgöring under fyra timmar (punkten c) och vid tjänstgöring över fyra timmar ska utöver en ledig dag även en kompensationsdag utgå (punkten d). Uttrycket att piloten ska ”få en dag åter” skulle kunna ge uttryck för en tanke att piloten ska kompenseras med en ledig dag för ledig tid som denne har avstått. Vidare framgår av bestämmelsen att storleken på kompensationen är beroende av om ”tjänstgöringen” under- eller överstiger fyra timmar. Även utformningen av den bestämmelsen tycks förutsätta att kompensationen utgår vid programändringar som innebär att ledig tid tas i anspråk för tjänstgöringen. Om programändringen medför att tjänstgöringstiden ökar med mer än fyra timmar utgår en viss kompensation. Om tjänstgöring ökar med mindre än fyra timmar utgår en annan och lägre kompensation. Ordet ”tjänstgöring” skulle då syfta på den tjänstgöringstid som tillkommer med kortare varsel. Om kompensation i vissa fall ska utgå utan att programändringen medför att den nya tjänstgöringstiden inkräktar på den planlagda tjänstgöringsfria tiden på hemmabas blir avtalets formulering svårbegriplig. Det är svårt att se vad som skulle utgöra ”tjänstgöring” över respektive under fyra timmar i en situation där starttiden senareläggs utan att tjänstgöringen slutar senare.

Utformningen av punkterna c) och d) talar således, enligt Arbetsdomstolens mening, för arbetsgivarparternas tolkning av bestämmelsen.

Bestämmelsen fick sin nuvarande lydelse vid avtalsförhandlingarna 2007. Pilotföreningens ordförande M.R., som deltog i avtalsförhandlingarna, har inte närmare hörts om vad som hände vid dessa. A.K., som representerade arbetsgivarparten vid förhandlingarna, har berättat att Pilotföreningen presenterade ett färdigt utkast till avtal och att det uppkom diskussion om bestämmelsen. Såvitt framkommit av utredningen har det i samband med avtalsförhandlingarna dock inte diskuterats mellan parterna hur begreppet programändring ska tolkas i en situation som denna.

Utredningen ger alltså inte stöd för att parterna vid 2007 års förhandlingar var ense om att avtalet har den innebörd som Pilotföreningen gör gällande.

A.K., som deltog vid förhandlingarna 2007, och Å.J., löneansvarig på Braathens, har i förhör uttryckt uppfattningen att 48- och 24-timmarsreglerna syftar till att freda piloternas fritid på hemorten. Även piloten S.G. har uppfattningen att regleringen främst syftar till att freda piloternas fritid och att dessa ska kunna planera tiden efter och före tjänstgöringen. Att ett centralt syfte med regleringen är att skydda piloterna fritid på hemmabasen vinner visst stöd av övriga regler om tjänstgöringstid i Bilaga A. Punkt D i bilagan innehåller bestämmelser om fritid. Av den framgår – med undantag som saknar betydelse här – att 18 lediga dagar ska planeras per åtta veckor och att varje fritidsperiod ska vara minst 48 timmar. Fritiden ska åtnjutas på stationeringsorten. Fritidsperioden ska meddelas minst tre veckor i förväg. I punkt F.1 anges att programändring ska meddelas besättningsmedlem senast vid utcheckning före den fritidsperiod som föregår den arbetsperiod som programändringen avser. Dessa regler synes främst syfta till att säkerställa att piloterna får en viss föreskriven och sammanhängande fritid samt att det ska vara möjligt för piloterna att förutse när fritiden på hemmabas infaller. 48- och 24-timmarsregeln reglerar bl.a. vilken kompensation i form av ledighet som ska utgå om programändringar sker senare än som anges i punkt F.1 och det ligger därför väl i linje med regleringens allmänna syfte att även 24-timmarsregeln skulle syfta på programändringar som medför att fritiden på hemmabas naggas i kanten.

Avtalets utformning ger således visst stöd för att syftet med regleringen är att skydda piloternas fritid. Utredningen ger inte något stöd för att ett syfte med regleringen är att skydda piloternas sömn.

De exempel som parterna redovisat på hur Braathens tillämpat avtalet ger inte stöd för att kompensation utgår om programändringen innebär att starttiden senareläggs samtidigt som tjänstgöringssluttiden inte flyttas. Tvärtom ger förhöret med T.D. stöd för att bolaget aldrig tillämpat avtalet på det sätt som Pilotföreningen gjort gällande. Därtill ger den utredning som lagts fram avseende andra flygbolags tillämpning av avtal med en liknande bestämmelse visst stöd för arbetsgivarparternas uppfattning.

Sammantaget kommer Arbetsdomstolen till slutsatsen att punkt F.3 i bilaga A inte innebär att kompensation ska utgå vid programändring med kortare varseltid än 24 timmar som innebär att starttiden senareläggs utan att tjänstgöringens sluttid senareläggs. P.A. och D.A. har därför inte varit berättigade till en dag åter enligt punkt F.3C i bilaga A för slingan den 12–13 december 2012. Pilotföreningens talan ska därför avslås.

Rättegångskostnader

Vid denna utgång ska Pilotföreningen ersätta arbetsgivarparterna för deras rättegångskostnader. Pilotföreningen har vitsordat arbetsgivarparternas ersättningsyrkanden avseende kostnader för bevisning och resor. Pilotföreningen har överlämnat frågan om skäligheten av den yrkade ersättningen för ombudsarvode och Braathens eget arbete till domstolens bedömning. Arbetsdomstolen finner att den yrkade ersättningen i dessa delar är skälig.

Domslut

1. Arbetsdomstolen avslår Svensk Pilotförenings talan.
2. Arbetsdomstolen förpliktar Svensk Pilotförening att till Braathens Regional AB och Svenska Flygbranschen betala ersättning för rättegångskostnader med 255 842 kr, varav 210 000 kr avser ombudsarvode, jämte ränta på det förstnämnda beloppet enligt 6 § räntelagen från dagen för denna dom till dess betalning sker.

Ledamöter: Jonas Malmberg, Dag Ekman, Kurt Eriksson, Charlott Richardson, Åsa Kjellberg Kahn, Margareta Zandén och Lena Maier Söderberg. Enhälligt.

Rättssekreterare: Lisa Anestål