

SAS har hyrt in flygplan med egen besättning, s.k. wet lease, från flera olika flygbolag utan föregående förhandling med Svensk Pilotförening (SPF). Efter förhandling har SAS betalat visst skadestånd för brott mot förhandlingsskyldighet till SPF. SPF har därefter väckt talan och yrkat skadestånd av SAS för brott mot förhandlingsskyldigheten avseende inhyrningarna från två av flygbolagen. Arbetsdomstolen har funnit att det inte funnits någon förhandlingsskyldighet avseende ett av flygbolagen då den inhyrningen omfattats av ett undantag från förhandlingsskyldigheten i § 21 i pilotavtalet mellan SAS och SPF samt att det som förekommit vid förhandlingen och SAS betalning av skadestånd innebär att SAS har fullgjort sin skadeståndsskyldighet avseende inhyrningen från det andra flygbolaget.

ARBETSDOMSTOLENDOM
2019-01-16
StockholmDom nr 3/19
Mål nr A 47/17**KÄRANDE**

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

SVARANDE

1. Svenska Flygbranschen, Box 5384, 102 49 Stockholm
2. Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden,
195 87 Stockholm
Ombud för båda: chefsjuristen Jan Bergman och arbetsrättsjuristen Tina Nordenbrink, Transportföretagen TF AB, Box 5384, 102 49 Stockholm

SAKEN

brott mot förhandlingsskyldighet enligt medbestämmandelagen och kollektivavtal

Bakgrund

Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden (SAS) och Svensk Pilotförening (SPF) har träffat ett kollektivavtal som reglerar anställningsvillkoren för piloter hos SAS (pilotavtalet). SAS är medlem i Svenska Flygbranschen.

SAS hyr ibland in flygplan med besättning, s.k. wet lease in (i fortsättningen bara wet lease).

I 38 § första och andra stycket medbestämmandelagen finns följande bestämmelser.

Innan en arbetsgivare beslutar att låta någon utföra visst arbete för hans räkning eller i hans verksamhet utan att denne därvid ska vara arbetstagare hos honom, ska arbetsgivaren på eget initiativ förhandla med den arbetstagarorganisation i förhållande till vilken han är bunden av kollektivavtal för sådant arbete. [...]

Första stycket gäller inte, om arbetet är av kortvarig och tillfällig natur eller kräver särskild sakkunskap och det inte är fråga om att anlita arbetstagare enligt lagen (2012:854) om uthyrning av arbetstagare. Första stycket gäller inte heller om den tilltänkta åtgärden i allt väsentligt motsvarar en åtgärd som har godtagits av arbetstagarorganisationen. Om organisationen i ett särskilt fall begär det, är arbetsgivaren dock skyldig att förhandla innan han fattar eller verkställer ett beslut.

I pilotavtalet fanns under den tid som är aktuell i målet följande bestämmelse.

§ 21 Inhyrning av andra flygbolag

SAS kan hyra in externa flygbolag vid plötsligt uppkomna störningar i trafik-
avvecklingen på ad hoc-basis och utan föregående förhandling.

SAS kan – efter förhandling enligt MBL – hyra in externa flygbolag med följande
begränsningar:

[...]

SAS och SPF är överens om att § 21 första stycket i pilotavtalet innebär att
SAS kan besluta om sådan inhyrning som avses i stycket utan föregående
förhandling enligt 38 § medbestämmandelagen, dvs. att bestämmelsen innebär
ett undantag från förhandlingsskyldigheten.

Före den 23 mars 2016 beslutade SAS om inhyrning från flygbolaget Air
Nostrum avseende ett flygplan med besättning under tiden den 16 mars–13 maj
2016, med möjlighet till förlängning till den 15 augusti 2016, och ett flygplan
med besättning under tiden den 28 mars–22 april 2016. Före den 23 mars 2016
hade SAS också träffat avtal med flygbolaget DAT om att DAT skulle med
kort varsel tillhandahålla flygplan med besättning till SAS. Sådant tillhanda-
hållande förekom alla 20 dagar under perioden den 28 mars–16 april 2016.
Under vintern 2015/2016 hade SAS även gjort andra inhyrningar av flygplan
med besättningar, bl.a. från flygbolaget CityJet. Inhyrningarna hade inte före-
gått av förhandling med SPF som påkallats av SAS.

SPF och SCCA/Unionen påkallade förhandling med SAS som hölls den
23 mars och 12 maj 2016. Vid förhandlingstillfället den 23 mars 2016 redo-
gjorde SAS för sitt wet lease-program, dvs. alla wet lease-operatörer som SAS
hade anlitat, däribland flygbolagen CityJet, Air Nostrum och DAT. Det av SAS
och SPF underskrivna protokollet från förhandlingen innehåller följande.

Protokoll

MBL § 38-förhandling

[...]

1 Bakgrund

Förhandlingen har påkallats av SCCA/Unionen och SPF avseende SAS
användande av Wetlease samt begäran om skadestånd för utebliven förhandling
avseende City Jet.

2 Genomgång av Wetlease

SAS beklagar det inträffade. Föreningarna skall komma in mycket tidigare i processen. Det är en rutin som inte fungerat som den skall och vi ser över den och vi kommer att uppfylla våra förhandlingsskyldigheter framöver. SAS medger fel och kommer att betala skadestånd till SPF och SCCA/Unionen med 40 000 SEK till vardera föreningen.

M.W. redogjorde för SAS wetlease och vilka krav som ställs på SAS wetleaseoperatörer [...].

[...]

Förhandlingen ajourneras

2016-05-12.

Förhandlingen återupptas.

[...]

Föreningarna har tidigare fört fram krav om skadestånd för att SAS inte förhandlat enligt MBL 38 § vid inhyrning av kapacitet.

SAS medger att man i avseendet informations och förhandlingsskyldighet i frågan inte levt upp till sitt åtagande, något som SAS framöver kommer att ändra på. Arbetsgivaren anser att det viktigaste är att inrikta sig på själva sakfrågan.
[...]

[...]

Med detta sagt görs ett undantag i detta ärende och 40 000 SEK kommer utbetalas till SPF och SCCA/Unionen.

Skadeståndet är en engångsutbetalning som ej är prejudicerande och utbetalas efter att förevarande protokoll har blivit justerat av samtliga parter.

3 Avslutning

[...]

SAS har i och med dagens MBL redogjort för alla våra wet leaseoperatörer och fullgjort vår MBL-skyldighet. SAS ska se till att de gör detta riktigt framöver. SAS beklagar hur det blivit denna gång och kommer att förhandla enligt MBL § 38 framöver.

Arbetsstagarorganisationerna kommer att inkomma med en förhandlingsframställan om de anser att SAS inte har förhandlat något bolag. Arbetsstagarorganisationerna skall då redovisa vad de grundar detta på.

Förhandlingen avslutas.

Protokollet fick sin slutliga utformning efter att SPF i mejl den 20 maj 2016 hade framfört följande synpunkter till SAS på ett protokollsutkast.

1. Det ska framgå att det här är en MBL § 38-förhandling. Det gör det inte.
2. Det framgår inte heller att den här förhandlingen bara avser CityJet. Det ska det göra och det var vi överens om på förhandlingen.

[...]

SAS har betalat 40 000 kr till SPF i enlighet med vad som anges i protokollet.

Den 28 maj 2016 påkallade SPF tvisteförhandling hos SAS angående brott mot 38 § medbestämmandelagen och § 21 i pilotavtalet avseende bl.a. inhyrning från flygbolagen Air Nostrum och DAT.

Tvisten

Parterna tvistar om inhyrningen från flygbolaget DAT varit undantagen från förhandlingsskyldighet enligt § 21 första stycket i pilotavtalet och om SAS på grund av vad som förekom vid förhandlingstillfället den 12 maj 2016 och den efterföljande betalningen av 40 000 kr till SPF har fullgjort sin skyldighet att betala allmänt skadestånd avseende uteblivna förhandlingar med SPF inför besluten om inhyrningarna från flygbolagen Air Nostrum och, i förekommande fall, DAT.

Tvisten har inte kunnat lösas vid förhandlingar mellan parterna.

Yrkanden

SPF har yrkat att Arbetsdomstolen ska förplikta SAS att till SPF betala allmänt skadestånd för brott mot 38 § medbestämmandelagen och brott mot § 21 i pilotavtalet med 100 000 kr, varav 50 000 kr avser inhyrningarna från flygbolaget Air Nostrum och 50 000 kr avser inhyrningen från flygbolaget DAT, med ränta enligt 6 § räntelagen från dagen för delgivning av stämning (den 7 juni 2017) till dess betalning sker.

Arbetsgivarparterna har bestritt yrkandena och inte vitsordat något belopp som skäligt i och för sig. Sättet att beräkna ränta har vitsordats. Enligt arbetsgivarparterna ska ett eventuellt allmänt skadestånd jämkas, i första hand till noll.

SPF och SAS har yrkat ersättning för rättegångskostnader. SPF har riktat sitt yrkande om ersättning för rättegångskostnader enbart mot SAS.

Parterna har till stöd för sin talan anfört i huvudsak följande.

SPF

Sammanfattning av grunderna för käromålet

SAS har beslutat att hyra flygplan med besättningar från flygbolaget Air Nostrum under tiden den 16 mars–13 maj 2016, med möjlighet till förlängning till den 15 augusti 2016, och under tiden den 28 mars–22 april 2016 och från flygbolaget DAT under tiden den 28 mars–16 april 2016. Besluten och inhyringarna föregicks inte av avslutade förhandlingar med SPF. Därigenom har SAS brutit mot både 38 § medbestämmandelagen och § 21 andra stycket i 2015 års pilotavtal och blivit skyldig att betala SPF allmänt skadestånd. Ingen del av det nu krävda skadeståndet har betalats.

SAS och SPF har inte vid förhandlingstillfället den 12 maj 2016 träffat någon överenskommelse avseende inhyringarna från flygbolagen Air Nostrum och DAT.

Inhyrningen från flygbolaget DAT är inte en sådan inhyrning som avses i § 21 första stycket i pilotavtalet, eftersom inhyrningen varat i mer än fem på varandra följande kalenderdagar. SAS kände senast när inhyrningsperioden började till att inhyrningen skulle vara mer än fem på varandra följande kalenderdagar och skulle därför ha förhandlat med SPF före inhyrningen. SAS har i vart fall inte förhandlat inhyrningen med SPF senast den sjätte dagen i inhyrningsperioden.

Förhandlingsskyldighet enligt § 21 i pilotavtalet

Enligt § 21 andra stycket i 2015 års pilotavtal var SAS skyldig att förhandla vid inhyrning av externa flygbolag, som inte var sådan som avses i första stycket i paragrafen. Uppfylls inte den föreskrivna förhandlingsskyldigheten, vilken framgår av orden ”efter förhandling enligt MBL”, utgör det ett brott mot både § 21 andra stycket i 2015 års pilotavtal och 38 § medbestämmandelagen, som det hänvisas till i den bestämmelsen.

Det görs inte gällande att SAS brutit mot de begränsningar av inhyrningen av externa flygbolag som också anges i § 21 andra stycket i 2015 års pilotavtal.

Förhandlingen den 23 mars och 12 maj 2016

Förhandlingen ägde rum eftersom SPF och SCCA/Unionen hade påkallat förhandling om SAS användning av wet lease med krav på skadestånd för utebliven förhandling avseende SAS inhyrning från flygbolaget CityJet. Vid förhandlingen informerades SAS om all inhyrning av flygplan med besättningar som SAS redan hade beslutat om, däribland inhyringarna från flygbolagen Air Nostrum och DAT. Förhandlingen och det skadestånd SAS ensidigt utfäste sig att betala SPF och sedan betalade avsåg dock bara inhyrning från flygbolaget CityJet. Det var SAS och SPF överens om. Det framgår av punkt 1 i protokollet och de synpunkter på ett protokollutkast SPF lämnade SAS i mejlet den 20 maj 2016. Av punkt 3 i protokollet framgår vidare uttryckligen att SPF kan

återkomma med förhandlingsframställan om SPF anser att SAS inte har förhandlat inhyrningar från något flygbolag.

SPF tyckte sig vid förhandlingen ha fått fullgod information av SAS om all inhyrning, men var inte nöjd med att SAS hade beslutat om den utan föregående förhandling. Det måste ha stått fullständigt klart för SAS att SPF inte var nöjd eller tyckte att SAS hade fullgjort sin förhandlingsskyldighet avseende all inhyrning. SAS och SPF har inte kommit överens om ett skadestånd om 40 000 kr för uteblivna förhandlingar inför all den inhyrning SAS informerade om.

SAS och SPF har inte kommit överens om att den inhyrning som skett från flygbolaget DAT omfattats av undantaget från förhandlingsskyldighet i § 21 första stycket i pilotavtalet eller att SAS förhandlingsskyldighet fullgjorts.

Inhyrning på ad hoc-basis

Kollektivavtalsbakgrunden

Pilotavtalet som träffades 2015 föregicks av ett mer omfångsrikt kollektivavtal som kallades för gröne bok. Gröne bok gällde mellan SAS och pilotföreningar i Danmark (DPF), Norge (NSF) och Sverige (SPF). Gröne bok innehöll en överenskommelse som träffats 1983 och som kallades inhyrningsavtalet. Inhyrningsavtalet innehöll följande om inhyrning av externa flygbolag.

I. INHYRNING AV EXTERNA FLYGBOLAG

§ 1 All inhyrning ska föregås av förhandling enligt MBL. Undantagna är akuta inhyrningar orsakade av hastigt uppkomna trafikstörningar.

§ 2 De inhyrda flygbolagen skall finnas på en av SAS och pilotföreningarna gemensamt godkänd förteckning över tekniskt och operativt godkända flygbolag, dock att enskilt bolag kan godkännas av SAS och minst två av pilotföreningarna.

§ 3 SAS förbinder sig att till pilotföreningarna löpande redovisa all inhyrning från utomstående flygbolag. I redovisningen skall ingå uppgifter om flygbolag, linjer, typ av flygning (ex reguljärflygning, charter, dubbleringstur) samt orsak till inhyrningen.

§ 4 [...]

Den 28 augusti 1986 hade parterna i gröne bok träffat följande överenskommelse i anslutning till punkt I. § 1 i inhyrningsavtalet.

Överenskommelse om tillämpning av inhyrningsavtalet.

Överenskommelse mellan SAS å ena sidan och DPF/NSF/SPF å andra sidan angående tillämpning av punkt 1 i § 1 i inhyrningsavtalet mellan parterna av den 14 mars 1983.

Parterna är ense om följande tillämpning.

- Inhyrning av externa flygbolag för en serie av flygningar skall förhandlas på sedvanligt sätt.
- Inhyrning för enstaka flygningar förorsakade pga trafikstörningar får ske utan förhandling, förutsatt att inhyrning sker av bolag som finns upptagen på den av parterna godkända inhyrningslistan.

[...]

Den 16 april 2012 träffade parterna i gröne bok följande överenskommelse.

Med hänvisning till kollektivavtal om ”Inhyrning av externa flygbolag [...]” samt ”Överenskommelse om tillämpning av inhyrningsavtalet den 86-08-28” har parterna överenskommit följande:

1) Inhyrning av externa flygbolag (Wetlease) för hastigt uppkomna trafikstörningar (ad-hoc) kan ske med flygbolag som SAS väljer utan föregående förhandling. SAS förbinder sig att löpande redovisa för SPF/DPF/NSF när sådan inhyrning har skett. Redovisning sker kvartalsvis eller med annan tidsintervall som parterna överenskommer.

[...]

Parterna hade således redan före 2015 definierat ad hoc-begreppet som inhyrning av externa flygbolag (wet lease) för hastigt uppkomna trafikstörningar. Av § 2 i inhyrningsavtalet framgick att de av SAS inhyrda flygbolagen skulle finnas på en av parterna i gröne bok gemensamt godkänd förteckning, om det inte gällde inhyrning ad-hoc. Eftersom de av parterna godkända flygbolagen skulle finnas på en förteckning, kunde förhandlingarna enligt medbestämmandelagen vid wet lease oftast ske i förenklad form genom att parterna mejlväxlade. SAS och SPF förhandlade enligt medbestämmandelagen även när det var fråga om kortare inhyrningar som endast skulle pågå någon dag.

Av mejl från SAS till bl.a. SPF den 9 november 2007 framgår att SAS definierat wet lease som normalt omfattande fem sammanhängande dagar. I mejlet angavs bl.a. följande.

Med referens till ”Särskilda överenskommelser” ”Inhyrning av externa flygbolag [...]” i ”Gröna Boken” vill undertecknad här dels ge en status på läget i ”wet lease, short notice”, samt en kort beskrivning hur SK-bolagen tillsammans med SAS SOM arbetar för att på ett kontrollerat sätt skaffa extra kapacitet i avvaktan på långsiktiga lösningar. Jag vet att ni haft dialog med Respektive DD rörande inhyrningssituationen och vi ska göra vårt bästa för att se till att pilotföreningarna har status löpande.

1. Under rubriken ”wet lease short notice”, normalt enbart “5 consecutive days”, har vi idag ett myndighetsgodkännande att till och med 30NOV wet-leasa från:
[...]

SAS hade under våren 2016 följande definition av begreppet ”ad hoc-agreement” i sin egen, ensidigt utfärdade manual för hantering av olika praktiska flygfrågor och regelverk OMP (Operation Management Procedures).

An agreement signed to ensure capacity for a maximum period of 5 consecutive days due to unforeseen reasons causing traffic disturbance.

Alla flygbolag i Sverige måste ha en motsvarande tillämpningsmanual som är godkänd av tillsynsmyndigheten, Transportstyrelsen. Såväl SAS som Transportstyrelsen har godkänt, definierat och tillämpat ad hoc-begreppet som en inhyrningsperiod av wet lease under högst fem sammanhängande dagar. Transportstyrelsen har vidare utarbetat en tillämpningsföreskrift för godkännande av wet lease från en EU-operatör som innehåller följande.

Wet Lease in från en EU-operatör då inhyrningsbehovet är av omedelbar, oförutsedd och brådskande karaktär

Motsvarande förfaranden som beskrivs i [...] kan även tillämpas för *wet lease in* från EU-operatörer, dvs. en av operatören framtagen förteckning på godtagbara EU-operatörer, vilken godkänts av Transportstyrelsen.

Transportstyrelsen kan också godkänna en utarbetad procedur för *wet lease in*, som ska vara beskriven i operatörens drifhandbok.

En förutsättning för att Transportstyrelsen ska kunna ge ett godkännande enligt ovanstående förfaranden är att:

- Endast EU-operatörer hyrs in.
- Inhyrningsperioden inte överstiger fem (5) på varandra följande dagar.
- [...]

Den här beskrivningen av wet lease harmoniserar med SAS definition av ad hoc i OMP och hur Transportstyrelsen och SAS tillämpar begreppet ad hoc. Det finns således en direkt koppling mellan SAS OMP och Transportstyrelsens tillämpningsföreskrifter.

Under kollektivavtalsförhandlingarna 2015 klargjorde SAS för SPF att det av administrativa och ekonomiska skäl fanns ett stort behov av att reducera och förenkla kollektivavtalet gröne bok. Gröne bok, som var omfattande, ersattes efter månader av förhandlingar av separata kollektivavtal med pilotföreningarna i Sverige, Norge och Danmark. SAS och SPF slöt pilotavtalet. Omfattningen av kollektivavtalet reducerades från ca 250 sidor till ca 40 sidor och i princip alla bestämmelser i gröne bok ändrades genom att de togs bort, reducerades eller förenklades.

Vid 2015 års kollektivavtalsförhandlingar var frågan om inhyrning av externa flygbolag ingen portalfråga mellan de förhandlande parterna. Även inhyrningsbestämmelserna i gröne bok ändrades när de fördes över till pilotavtalet. På samma sätt som var fallet enligt gröne bok är huvudregeln i pilotavtalet att förhandling enligt medbestämmandelagen ska ske inför inhyrning av andra flygbolag, med undantag för inhyrning vid plötsligt uppkomna störningar i trafikavvecklingen på ad hoc-basis. Vid avtalsförhandlingarna 2015 fanns

ingen partsavsikt att ändra eller omdefiniera ad hoc-regeln såsom den definierats, tolkats och tillämpats tidigare.

Skrivningen i SAS diskussionsmaterial från februari 2015, om att ett exempel på en ad hoc-situation kan vara när ett flygplan vid plötsligt uppkommen trafikstörning måste tas ur trafik i 1–3 månader, ska ses som ett önskemål från SAS sida. Önskemålet fick inte något genomslag i avtalsförhandlingarna 2015, utan ad hoc-begreppet lämnades oförändrat. SAS ändrade inte heller definitionen av ad hoc-begreppet i OMP.

Efter de i målet aktuella inhyrningarna har SAS och SPF 2016 tillfört § 21 i pilotavtalet ett nytt andra stycke enligt följande: ”SAS ska i samband med ansökan till berörd myndighet avseende inhyrning av annat bolag även underätta SPF härom”. Skrivningen innebar en viss skärpning i förhållande till 2015 års kollektivavtal och tillkom för att SPF ansåg att SAS inte hade skött sin inhyrning på ett korrekt sätt och därför ville få information om inhyrning även vid ad hoc-situationer.

Inhyrningen från flygbolaget DAT omfattades inte av ad hoc-regeln

Inhyrning på ad hoc-basis enligt § 21 första stycket i pilotavtalet kan alltså användas vid plötsligt uppkomna störningar. Som framgått ovan är den av SAS och SPF vedertagna innebörden av bestämmelsen att bara inhyrning under högst fem på varandra följande kalenderdagar på grund av plötsligt uppkomna störningar i trafikavvecklingen omfattas av ad hoc-regeln i § 21 första stycket i pilotavtalet. Längre inhyrningar ska förhandlas enligt medbestämmandelagen. Vid tidigare inhyrningar på ad hoc-basis har femdagarsgränsen tillämpats.

Det görs inte gällande att själva beslutet att ingå ett ramavtal med flygbolaget DAT om möjlighet till inhyrning på ad hoc-basis skulle ha föregåtts av förhandlingar. Det ifrågasätts inte heller att inhyrningen från flygbolaget DAT skett på grund av plötsligt uppkomna störningar, utan det är längden på inhyrningen som gör att undantaget från förhandlingsskyldigheten i § 21 första stycket i pilotavtalet inte varit tillämpligt. Det är bara om en inhyrning, dvs. ett avrop enligt ramavtalet, varat under högst fem på varandra följande kalenderdagar som undantaget är tillämpligt.

SAS tolkning av ad hoc-regeln är inte förenlig med avtalsparternas intentioner med § 21 första stycket i pilotavtalet, bestämmelsens ordalydelse eller hur inhyrning av flygbolag har hanterats mellan SAS och SPF över tid.

Det är i första hand SAS kännedom om längden på inhyrningen senast när inhyrningen börjar som avgör om ad hoc-regeln är tillämplig. Om SAS redan vid avtalet om inhyrningen eller när inhyrningen börjar känner till att den kommer att vara längre än fem på varandra följande kalenderdagar, är ad hoc-regeln inte tillämplig utan SAS är skyldig att fullgöra förhandlingsskyldigheten före inhyrningen.

Om SAS avsikt när inhyrningen börjar är att den ska pågå under högst fem på varandra följande kalenderdagar, men inhyrningen sedan förlängs av SAS så att den pågår under längre tid, är ad hoc-regeln inte tillämplig. Om SAS förhandlar inhyrningen senast den sjätte dagen i inhyrningsperioden, ”släpper” SPF dock brottet mot förhandlingsskyldigheten.

Enligt 38 § medbestämmandelagen ska arbetsgivaren förhandla innan beslutet om inhyrning fattas. Förhandlingen mellan SAS och SPF inleddes den 23 mars 2016, men avslutades först den 12 maj 2016. När SAS beslutade om inhyrning från flygbolaget DAT för flygproduktion den 28 mars–16 april 2016 var förhandlingen alltså inte avslutad. Förhandlingen avslutades lång tid efter det att inhyrningen påbörjades och hade varat i mer än fem dagar.

Arbetsgivarparterna

Sammanfattning av grunderna för bestridandet

Vid förhandlingen den 23 mars och 12 maj 2016 har SAS, enligt 38 § medbestämmandelagen, förhandlat med SPF om inhyrning från samtliga flygbolag som ingick i SAS wet lease-program, däribland flygbolagen Air Nostrum och DAT. SAS har vid förhandlingen medgivit att SAS brutit mot förhandlingsskyldigheten enligt 38 § medbestämmandelagen inför de inhyrningar som omfattats av förhandlingsskyldighet. För detta brott mot 38 § medbestämmandelagen har SAS betalat SPF ett allmänt skadestånd om 40 000 kr. Inhyrningarna från flygbolagen Air Nostrum och DAT omfattades av förhandlingen och innefattades i det allmänna skadestånd som SAS betalade. SPF insåg eller borde ha insett att det medgivna och betalade allmänna skadeståndet inte bara avsåg inhyrning från flygbolaget CityJet. SAS är inte skyldig att betala ytterligare allmänt skadestånd för det nämnda brottet mot 38 § medbestämmandelagen.

Det är i och för sig riktigt att SAS i förhållande till SPF har brutit mot sin förhandlingsskyldighet enligt 38 § medbestämmandelagen genom att inte förhandla före besluten om inhyrningarna från flygbolaget Air Nostrum.

Det har däremot inte funnits någon förhandlingsskyldighet inför inhyrningen från flygbolaget DAT under tiden den 28 mars–16 april 2016. Inhyrningen har nämligen omfattats av undantaget från förhandlingsskyldighet i § 21 första stycket i pilotavtalet, eftersom den skett på ad hoc-basis. SAS hade sedan juli 2015 ett ramavtal om inhyrning med DAT som innebar att SAS med kort varsel kunde göra avrop från DAT vid plötsligt uppkomna störningar i trafikavvecklingen på ad hoc-basis. Det är ostridigt att det inte funnits förhandlingsskyldighet inför beslutet att ingå ramavtal med flygbolaget DAT. Det har inte funnits någon förhandlingsskyldighet inför respektive avrop under ramavtalets löptid.

SAS förhandlingsskyldighet regleras i medbestämmandelagen. Det finns ingen förhandlingsskyldighet för SAS enligt pilotavtalet, utan § 21 i pilotavtalet hänvisar bara till förhandlingsskyldigheten enligt medbestämmandelagen. En

utebliven förhandling är därför ett brott mot 38 § medbestämmandelagen, men inte ett brott mot pilotavtalet.

Om Arbetsdomstolen skulle komma fram till att SAS ska betala allmänt skadestånd ska skadeståndet jämkas, i första hand till noll. SAS har varit av uppfattningen att förhandlingsskyldigheten var uppfylld genom förhandlingen den 23 mars och 12 maj 2016 och betalat SPF ett allmänt skadestånd om 40 000 kr som omfattade inhyrningarna från samtliga flygbolag för vilka det fanns förhandlingsskyldighet.

Förhandlingsskyldighet enligt § 21 i pilotavtalet

Av § 21 andra stycket i 2015 års pilotavtal framgick att förhandling skulle ske enligt medbestämmandelagen. Bestämmelsen utgjorde endast en hänvisning till att förhandling skulle ske enligt gällande lagstiftning. I § 21 andra stycket i 2015 års pilotavtal angavs ett antal begränsningar avseende omfattningen av de inhyrningar som får göras av SAS. Begränsningarna blev tillämpliga först efter att förhandlingsskyldigheten enligt medbestämmandelagen iakttagits. Det har inte påståtts att SAS skulle ha brutit mot de kollektivavtalade begränsningarna.

Att låta bli att förhandla inför inhyrning är således bara ett brott mot 38 § medbestämmandelagen och inte ett brott mot § 21 i pilotavtalet.

Förhandlingen den 23 mars och 12 maj 2016

Det är riktigt att förhandlingen den 23 mars och 12 maj 2016 hade påkallats av SPF och SCCA/Unionen om SAS användning av wet lease med krav på skadestånd för utebliven förhandling avseende SAS inhyrning från flygbolaget CityJet. Vid förhandlingstillfället den 23 mars 2016 redogjorde SAS dock för hela sitt wet lease-program. Förhandlingen kom därmed att utökas till att avse all inhyrning enligt detta program, dvs. även inhyrningarna från flygbolagen Air Nostrum och DAT.

Vid förhandlingstillfället den 12 maj 2016 medgav SAS att SAS inte hade förhandlat sitt wet lease-program enligt 38 § medbestämmandelagen, dvs. de inhyrningar SAS hade informerat om under förhandlingen. SAS medgav vidare att betala skadestånd till SPF och SCCA/Unionen om 40 000 kr vardera i ett för allt, dvs. för alla inhyrningar SAS hade informerat om under förhandlingen, utan att någon uppdelning gjordes avseende olika inhyrda flygbolag. Av protokollet framgår det att SAS redogjort för alla sina wet lease-operatörer och fullgjort sin MBL-skyldighet. Förhandlingen avslutades i enighet.

Inhyrning på ad hoc-basis

Kollektivavtalsbakgrunden

Det är riktigt att ”(ad hoc)” i gröne bok angavs såsom beskrivning av hastigt uppkomna trafikstörningar. Det är även riktigt att gröne bok stadgade att parterna i gröne bok skulle ta fram en gemensamt godkänd lista över flygbolag som SAS kunde använda sig av.

Det är vidare riktigt att det 1986 slöts en tillämpningsöverenskommelse med det innehåll som SPF gjort gällande. Denna tillämpningsöverenskommelse har dock en annan lydelse än lydelsen i gröne bok från 2012. Tillämpningsöverenskommelsen avsåg tillämpningen av inhyrningsavtalet som slöts 1983.

Gröne bok var ett mycket detaljreglerande och omfattande kollektivavtal på 245 sidor. SAS hade ett stort behov av att reducera och förenkla kollektivavtalet och därmed även processerna för att hantera verksamheten, bl.a. vad avser wet lease. Den tidigare ordningen med att förhandla fram en gemensam förteckning över godkända flygbolag medförde avsevärda olägenheter för SAS. För att möjliggöra för SAS att bedriva verksamheten på ett effektivt och konkurrenskraftigt sätt behövdes betydligt större flexibilitet. Av denna anledning sades gröne bok samt alla tillhörande överenskommelser upp till upphörande, inte omförhandling, inför avtalsförhandlingarna 2015. SAS tydliggjorde vid förhandlingarna att man behövde frångå tidigare detaljreglering i gröne bok helt och hållet och skapa ett helt nytt, flexiblere arbetssätt, baserat på ett nytt kollektivavtal. En stor del av arbetet för de medlare som engagerats 2015 gick ut på att få SPF att acceptera att gröne bok med tilläggsöverenskommelser inte skulle omförhandlas utan var uppsagt och att parterna i gröne bok skulle lägga denna tillämpning ”bakom sig”. SPF accepterade slutligen detta.

Undantaget från förhandlingsskyldigheten i § 21 första stycket i pilotavtalet tillkom vid avtalsförhandlingarna 2015. År 2016, efter inhyrningen, infördes bestämmelsen i § 21 andra stycket i det nuvarande pilotavtalet om underrättelse till – inte förhandling med – SPF i samband med ansökan till berörd myndighet avseende inhyrning. Den bestämmelsen saknar relevans i målet, eftersom inhyrningen från flygbolaget DAT inte skulle ha lett till tillämpning av bestämmelsen om den hade funnits vid inhyrningen. Inhyrningen föranledde nämligen, som närmare utvecklas nedan, inte någon ansökan till myndighet.

Mot bakgrund av ovanstående har de olika skrivningar som förekommit i tidigare kollektivavtal och tillämpningen av dessa ingen betydelse för tolkningen av 2015 års pilotavtal. Regleringen om en gemensamt godkänd lista återfinns inte i 2015 års pilotavtal.

Under avtalsförhandlingarna 2015 överlämnade SAS ett diskussionsmaterial avseende wet lease där de olika skälen för behovet av wet lease framgick. Som ett av dessa angavs ”ad hoc capacity, to manage e.g. technical break-downs and periodic maintenance”. Vidare stod det i materialet följande om vad SAS menade med begreppet ”ad hoc”.

Risk/ad hoc capacity. SAS need to have a cost efficient and flexible platform to handle break-downs and other ad hoc capacity. Examples: Un-planned down-time due to aircraft brake-down, un-planned additional maintenance requiring taking out one or more aircraft for a period of 1–3 months.

SAS partsavsikt har alltså inte varit att begränsa undantaget från förhandlings-skyldigheten vid plötsligt uppkomna störningar i trafikutvecklingen på ad hoc-basis till högst fem på varandra följande dagar. Detta har SPF känt till. SPF tog del av SAS diskussionsmaterial genom att det sändes på mejl den 20 februari 2015 från E.B. på SAS till SPF:s representanter.

Varken vid avtalsförhandlingarna 2015 eller 2016 gjordes någon koppling till SAS OMP (Operations Management Procedures) eller Transportstyrelsens bestämmelser. Undantaget i § 21 första stycket i pilotavtalet har heller inte tillämpats utifrån de begrepp som används i Transportstyrelsens bestämmelser och SAS OMP.

Inte heller tidigare avtalstexter har varit kopplade till Transportstyrelsens regelverk om tillstånd för wet lease. Detta eftersom det rör sig om två separata regelverk, vilka inte har något samband med varandra.

Transportstyrelsen använder sig därtill inte av begreppet ”ad hoc”, utan skiljer mellan ”brådskande” och ”icke brådskande fall”. Denna uppdelning har tillkommit för att förenkla ansökningsförfarandet vid wet lease. Vid ”brådskande fall” har SAS möjlighet att hyra in en operatör i upp till fem dagar utan att ansöka om tillstånd, endast en anmälan ska då göras. Om samma inhyrning kommer att överstiga fem dagar ska SAS, under de fem första dagarna av inhyrningsperioden, skicka in en ansökan till Transportstyrelsen och få den godkänd, så att inhyrningen kan fortsätta fler än fem dagar utan avbrott. Syftet med Transportstyrelsens uppdelning i ”brådskande” och ”icke brådskande fall” har således inte varit att tidsbegränsa inhyrningar i brådskande fall till fem dagar. Syftet har i stället varit att förenkla det administrativa förfarandet vid korta inhyrningar i brådskande fall och att ge inhyraren möjlighet att i sådana fall påbörja en längre inhyrning innan ansökan görs. Handläggningen hos Transportstyrelsen sker snabbt då myndigheten har god kännedom om SAS och vet hur SAS tillämpar sina processer och OMP. SAS har i vissa fall skickat in en ansökan på morgonen och fått ett godkännande under eftermiddagen samma dag.

Vidare behövs i ”brådskande fall” varken ansökan eller anmälan göras till Transportstyrelsen i de fall det redan finns ett av myndigheten godkänt avtal mellan inhyraren och operatören. Godkännandet avser då bl.a. operatören, avtalsperioden, inhyrningarnas syfte (att täcka upp för plötsligt uppkomna störningar som inte går att planera för på förhand) samt en viss aktuell flygplanstyp. Så var fallet med SAS ramavtal med flygbolaget DAT. SAS hade således ingen skyldighet gentemot Transportstyrelsen att anmäla eller ansöka om tillstånd vid respektive avrop, oavsett längd på avropen. Inhyrningen från flygbolaget DAT föranledde således ingen åtgärd från SAS i förhållande till Transportstyrelsen.

OMP är SAS driftshandbok med bl.a. procedurer kring wet lease, som SAS i förhållande till Transportstyrelsen är skyldig att ha. OMP reglerar inte förhållandet mellan SAS och SPF. SAS OMP har inte någon betydelse för SAS förhandlings-skyldighet enligt 38 § medbestämmandelagen eller tolkningen av

§ 21 första stycket i pilotavtalet. Det rör sig om separata regelverk, vilka inte är kopplade till varandra. En inhyrning ad hoc enligt § 21 första stycket i pilotavtalet kan alltså vara längre än fem på varandra följande kalenderdagar.

Inhyrningen från flygbolaget DAT omfattades av ad hoc-regeln

Inhyrning av flygplan med besättningar från externa flygbolag vid plötsligt uppkomna störningar i trafikavvecklingen på ad hoc-basis förekommer ofta och behöver enligt § 21 första stycket i pilotavtalet inte föregås av förhandling. Anledningen till att SAS och SPF kommit överens om detta är att inhyrningen i dessa fall behöver ske genast, dvs. utan att det är möjligt att dessförinnan förhandla. För att säkra tillgången till flygplan med besättningar som kan hyras in med kort varsel har SAS tecknat ramavtal med andra flygbolag.

SAS hade ett sådant ramavtal med flygbolaget DAT. Det tecknades den 8 juli 2015 och löpte till den 25 oktober 2016. Syftet med ramavtalet var att SAS med kort varsel, ad hoc, skulle kunna göra avrop för kortare perioder under löptiden för att på ett flexibelt sätt lösa plötsligt uppkomna störningar i trafikavvecklingen.

Det har inte funnits någon förhandlingsskyldighet inför inhyrningen från DAT under tiden den 28 mars–16 april 2016. Inhyrningen har skett på ad hoc-basis och därför omfattats av undantaget från förhandlingsskyldigheten i § 21 första stycket i pilotavtalet.

Det inte är längden på en inhyrning, vilken sker på grund av en plötsligt uppkommen störning i trafikavvecklingen, som är avgörande för om undantaget från förhandlingsskyldigheten i § 21 första stycket i pilotavtalet är tillämpligt eller inte. Undantaget är tillämpligt så snart behovet av inhyrning uppkommer med mycket kort varsel under trafikavveckling och beror på en plötsligt uppkommen störning. Detta framgår direkt av avtalstexten. Plötsligt uppkomna störningar i trafikavveckling kan SAS inte planera för i förväg. Vid sådana störningar behöver SAS med kort varsel (på ”ad hoc” basis) hyra in en operatör på wet lease för att passagerare så långt möjligt inte ska drabbas. Förseningar, inställda flyg etc. på grund av plötsligt uppkomna störningar under trafikavveckling riskerar att kosta SAS miljontals kronor, om inte SAS snabbt kan agera för att täcka upp med wet lease i dessa situationer.

För det fall SAS skulle ha en förhandlingsskyldighet vid plötsligt uppkomna störningar, antingen före inhyrningen eller dag fem i inhyrningsperioden, faller hela syftet med undantaget i § 21 första stycket i pilotavtalet. Detta eftersom lokal förhandling och i förekommande fall även central förhandling i så fall skulle behöva hållas mycket snabbt före eller under en inhyrning. Resultatet av detta skulle i praktiken bli att SAS tvingades avstå från inhyrningar vid plötsligt uppkomna störningar i trafikavvecklingen som varar längre än fem på varandra följande dagar eller blev tvungen att bryta mot förhandlingsskyldigheten. Syftet med undantaget vid inhyrning ad hoc vid plötsligt uppkomna störningar i trafikavvecklingen har varit att förenkla förhandlingsreglerna för denna typ av inhyrningar och detta har SPF haft kännedom om.

Likaså skulle SAS, med SPF:s tolkning av undantagsregeln, behöva förhandla inhyrning från samma operatör flera gånger, varje gång operatören ska hyras in för mer än fem på varandra följande dagar.

SPF:s tolkning står alltså i strid med det bakomliggande syftet med arbetsgivares förhandlingsskyldighet enligt 38 § medbestämmandelagen och är orimlig för de förhandlande parterna att genomföra i praktiken.

Utredningen

Målet har avgjorts efter huvudförhandling. Vid denna har på SPF:s begäran hållits vittnesförhör med ordföranden för det lokala kabinfacket SCCA B.B. och SAS-piloterna P.A., S.C., P.L. och G.M. På arbetsgivarparternas begäran har hållits vittnesförhör med SAS tidigare förhandlingschefer T.M.S. och P.F., förhandlingsansvarige E.B., ansvarige för SAS wet lease-program M.W. och tidigare förhandlaren på Svenska Flygbranschen J.Ä.

Parterna har även åberopat skriftlig bevisning.

Domskäl

Twisten

Parterna tvistar som tidigare nämnts dels om inhyrningen från flygbolaget DAT varit undantagen från förhandlingsskyldighet enligt § 21 första stycket i pilotavtalet, dels om SAS på grund av vad som förekom vid förhandlingstillfället den 12 maj 2016 och den efterföljande betalningen av 40 000 kr till SPF har fullgjort sin skyldighet att betala allmänt skadestånd avseende uteblivna förhandlingar med SPF inför beslutet om inhyrningarna från flygbolagen Air Nostrum och, i förekommande fall, DAT.

Arbetsdomstolen prövar först om inhyrningen från flygbolaget DAT har omfattats av SAS förhandlingsskyldighet. Därefter prövar domstolen om SAS har fullgjort sin skyldighet att betala allmänt skadestånd.

Inhyrningen från flygbolaget DAT

Det är ostridigt att SAS hyrt in flygplan med besättning från flygbolaget DAT under perioden den 28 mars–16 april 2016 på grund av plötsligt uppkomna störningar i trafikavvecklingen och att SAS inte förhandlat med SPF inför beslutet om den inhyrningen. SAS har dock gjort gällande att det inte funnits någon förhandlingsskyldighet inför den inhyrningen, eftersom det var fråga om en sådan inhyrning på ad hoc-basis som undantagits från förhandlingsskyldigheten i § 21 första stycket i pilotavtalet. Enligt SPF har inhyrningen inte omfattats av undantaget i § 21 första stycket i pilotavtalet, eftersom SAS när inhyrningsperioden började kände till att inhyrningen skulle vara mer än fem på varandra följande kalenderdagar. SAS har inte ifrågasatt vad SPF gjort gällande om SAS kännedom om inhyrningens längd.

Fråga är alltså om det, för att undantaget från förhandlingskyldigheten vid inhyrning på ad hoc-basis i § 21 första stycket i pilotavtalet ska vara tillämpligt, krävs att inhyrningen inte ska pågå längre tid än fem på varandra följande kalenderdagar.

Arbetsdomstolen kan konstatera att det i den omtvistade bestämmelsen inte står något om inhyrningens längd. Enligt Arbetsdomstolens mening ger bestämmelsens ordalydelse därför ett starkt stöd för SAS tolkning, att det inte är längden på inhyrningen som avgör om undantaget från förhandlingskyldigheten är tillämpligt utan att det avgörande är att det är fråga om en plötsligt uppkommen störning i trafikavvecklingen som SAS inte kunnat planera för i förväg och som därför gör att inhyrning behövs med kort varsel.

SPF har emellertid gjort gällande att bestämmelsen i § 21 första stycket i pilotavtalet, som gäller inhyrning ”på ad hoc-basis”, ska ses i belysning av SAS manual för hantering av olika praktiska flygfrågor och regelverk OMP (Operation Management Procedures) och Transportstyrelsens tillämpningsföreskrifter, i vilka ad hoc-agreement respektive inhyrningsbehov av omedelbar, oförutsedd och brådskande karaktär definieras som inhyrning under en period som inte överstiger fem på varandra följande dagar. SPF har vidare gjort gällande att femdagarsregeln har tillämpats av SAS och SPF historiskt sett och att avtalsparterna med § 21 första stycket i pilotavtalet inte avsåg att ändra något i förhållande till tidigare kollektivavtal.

SAS har på sin sida gjort gällande att definitionerna i SAS OMP och Transportstyrelsens föreskrifter inte har något att göra med skrivningen om ad hoc i pilotavtalet, som enligt SAS bara innebär just att störningen ska vara plötsligt uppkommen. Enligt SAS är det fråga om helt skilda regelverk. OMP återspeglar SAS skyldigheter när det gäller flygsäkerhet och myndighetskontroll och därmed bl.a. Transportstyrelsens föreskrifter. Det är ett dokument som krävs för att SAS ska få tillstånd att bedriva sin verksamhet, medan förhandlingskyldigheten och det fackliga inflytandet samt andra arbetsrättsliga frågor regleras i pilotavtalet. Enligt SAS har SAS och SPF inte tillämpat kollektivavtalsregler om inhyrning utifrån vad som anges i SAS OMP och Transportstyrelsens föreskrifter.

Såvitt framkommit har det inte i kollektivavtal mellan SAS och SPF funnits uttryckliga bestämmelser om att inhyrningens längd har betydelse för SAS förhandlingskyldighet, annat än att det i en överenskommelse från 1986 talades om ”enstaka flygningar” respektive ”en serie av flygningar”. Utredningen visar att det var först genom ändringar 2012 i kollektivavtalet gröne bok som SAS fick möjlighet att vid hastigt uppkomna trafikstörningar göra inhyrning utan att först förhandla utan krav på att inhyrningen skulle göras från ett flygbolag på en gemensamt godkänd förteckning. Vid ändringarna 2012 infördes en bestämmelse med följande ordalydelse. ”Inhyrning av externa flygbolag (Wetlease) för hastigt uppkomna trafikstörningar (ad-hoc) kan ske med flygbolag som SAS väljer utan föregående förhandling.” Det var såvitt framkommit första gången orden ad hoc/ad-hoc användes i avtalstexten. Ordalydelsen talar för att ad hoc/ad-hoc är definierat som inhyrning av externa flygbolag (Wetlease) för

hastigt uppkomna trafikstörningar, dvs. en inhyrning som görs för att komma till rätta med en viss särskild trafikstörning, som ska ha uppkommit hastigt. Detta stämmer med den allmänspråkliga innebörden av ad hoc. Vad som förekom vid förhandlingarna inför 2012 års ändringar är inte närmare belyst i målet. Vid kollektivavtalsförhandlingarna 2015 gällde den bestämmelse som hade införts 2012.

Det är utrett att SAS i samband med kollektivavtalsförhandlingarna 2015 i ett tidigt skede upprättade och sedan visade för och översände till SPF en Powerpointpresentation med en bild där det som ett exempel på fall där SAS måste ha ad hoc-kapacitet nämns att oplanerat underhåll gör det nödvändigt att ta ett eller flera flygplan ur drift för en period om 1–3 månader. Ingen av de personer som var med vid förhandlingarna och har hörts har dock gjort gällande att inhyrning vid hastigt uppkomna trafikstörningar eller ad hoc diskuterades närmare då eller att SAS OMP, Transportstyrelsens föreskrifter eller en femdagarsregel skulle ha nämnts då. Det har inte heller framkommit att något sådant skulle ha diskuterats vid kollektivavtalsförhandlingarna 2016, som ägde rum efter SAS inhyrning från DAT. Någon gemensam partsavsikt av betydelse för tvistefrågan har således inte kunnat utrönas.

Av utredningen framgår att SAS före 2012 fick göra inhyrning vid trafikstörning utan föregående förhandling bara om den gjordes från ett flygbolag som fanns på en gemensamt godkänd förteckning. Det har framkommit att förteckningen med tiden kom att innehålla nästan bara flygbolag som inte längre var aktuella. Därför förhandlade SAS med SPF före 2012 oftast inför inhyrningar vid trafikstörningar. Sådana förhandlingar skedde via mejl enligt överenskommelse mellan de förhandlande parterna. Genom ändringarna 2012 fick SAS som nämnts möjlighet att vid hastigt uppkomna trafikstörningar göra inhyrning utan att först förhandla eller göra inhyrningen från ett flygbolag på en gemensamt godkänd förteckning. Ingen förhörsperson har, som domstolen uppfattat dem, hävdats att SAS efter 2012 års ändringar skulle ha förhandlat inför inhyrning vid hastigt uppkomna trafikstörningar. Före 2012 innehöll avtalstexten inte orden ad hoc/ad-hoc. Det kan därför sättas i fråga om en tillämpning av en femdagarsregel mellan SAS och SPF före 2012 över huvud taget kan ha betydelse för tolkningen av den omtvistade bestämmelsen i pilotavtalet. Ett par av SPF:s förhörspersoner har hävdats att SAS och SPF tillämpat en femdagarsregel, medan tillfrågade förhörspersoner på arbetsgivarsidan har förnekat det. Den skriftliga bevisningen ger inte stöd för att en sådan tillämpning funnits. Arbetsdomstolens slutsats är att det inte är utrett att det funnits någon praxis av betydelse för tolkningen av § 21 första stycket i pilotavtalet.

Arbetsdomstolen kommer sammanfattningsvis fram till att inhyrningen från flygbolaget DAT omfattats av undantaget från förhandlingsskyldigheten i § 21 första stycket i pilotavtalet i enlighet med ordalydelsen av den bestämmelsen. SPF:s yrkande om 50 000 kr i allmänt skadestånd för utebliven förhandling inför inhyrningen från flygbolaget DAT kan därför inte bifallas.

Inhyrningarna från flygbolaget Air Nostrum

Det är ostridigt att SAS inte inför besluten om inhyrningarna från flygbolaget Air Nostrum fullgjort sin förhandlingsskyldighet gentemot SPF. SPF anser att det är ett brott mot både 38 § medbestämmandelagen och § 21 andra stycket i 2015 års pilotavtal, medan SAS anser att det är ett brott mot enbart lagbestämmelsen. Enligt SAS utgjorde § 21 andra stycket i 2015 års pilotavtal i fråga om förhandlingsskyldigheten bara en hänvisning till den skyldighet som finns enligt medbestämmandelagen. Arbetsdomstolen, som noterar att SAS och SPF i detta mål verkar ha intagit rakt motsatta ståndpunkter mot de som hävdades i AD 1993 nr 123 i fråga om förhållandet mellan en tidigare bestämmelse om inhyrning av externa flygbolag i föregångaren till pilotavtalet och medbestämmandelagen, anser att det inte är nödvändigt att ta ställning till denna tvistefråga. Det räcker att konstatera att SAS i princip är skyldig att betala SPF allmänt skadestånd för brott mot förhandlingsskyldighet inför inhyrningarna från flygbolaget Air Nostrum.

SAS har emellertid hävdats att SAS redan fullgjort sin skyldighet att betala allmänt skadestånd genom att betala SPF 40 000 kr i ett för allt för alla de brott mot förhandlingsskyldigheten SAS redogjort för vid förhandlingen mellan SAS och SPF den 23 mars och 12 maj 2016. Enligt SPF har SAS inte betalat något allmänt skadestånd för brott mot förhandlingsskyldighet inför besluten om inhyrningarna från flygbolaget Air Nostrum; betalningen av 40 000 kr avsåg enligt SPF enbart inhyrning från flygbolaget CityJet.

Det är utrett att förhandlingen påkallats av arbetstagersidan och att SPF inte i förhandlingsframställan eller under förhandlingen krävde skadestånd annat än avseende inhyrning från flygbolaget CityJet. Protokollet från förhandlingen, som redovisats inledningsvis i domen, är inte helt klagörande. Det framgår att förhandlingen avser SAS användande av wet lease och begäran om skadestånd för utebliven förhandling avseende flygbolaget CityJet (punkt 1). Vidare framgår det att SAS medger fel och kommer att betala skadestånd till bl.a. SPF samt att SAS ansvarige för inhyrning redogjorde för SAS wet lease enligt en presentation som bilagts protokollet. Av presentationen framgår att SAS hade beslutat om och, i vissa fall, redan genomfört inhyrning från en rad olika flygbolag, bl.a. de två inhyrningarna under mars–maj 2016 från flygbolaget Air Nostrum. Förhandlingen ajournerades till den 12 maj 2016 och det noterades att bl.a. SPF tidigare hade fört fram krav om skadestånd för att SAS inte förhandlat enligt 38 § medbestämmandelagen vid inhyrning av kapacitet och att SAS medgav att SAS inte hade levt upp till sitt åtagande avseende förhandlingsskyldighet. Vidare framgår att 40 000 kr skulle komma att betalas till SPF och att skadeståndet var en engångsutbetalning som skulle ske efter att protokollet hade justerats. Det noterades att SAS i och med förhandlingen hade redogjort för alla wet lease-operatörer och fullgjort sin skyldighet enligt medbestämmandelagen samt att SAS framöver skulle förhandla enligt 38 § medbestämmandelagen. Avslutningsvis anges att arbetstagarorganisationerna kommer att inkomma med en förhandlingsframställan om de anser att SAS inte har förhandlat något bolag.

SPF har framhållit att förhandlingen bara gällde inhyrning från flygbolaget CityJet. Detta har SPF framfört som synpunkt på ett protokollutkast från SAS (se citat inledningsvis i domen). Av punkt 1 i det av SPF justerade protokollet framgår emellertid att förhandling hade påkallats avseende både SAS användande av wet lease och utebliven förhandling avseende CityJet, och till protokollet har fogats en bilaga avseende SAS hela användande av wet lease. Förhandlingsframställan har inte presenterats i målet. Av den muntliga bevisningen om vad som förekom vid förhandlingen framgår vidare att anledningen till att förhandlingen ajournerades bl.a. var för att ge arbetstagarorganisationerna tid att gå igenom det som hade framkommit om SAS wet lease enligt bilagan till protokollet och att bilagan gick igenom även vid det andra förhandlingstillfället. Arbetsdomstolen konstaterar att de förhandlande parterna faktiskt gick igenom all den inhyrning SAS hade beslutat om utan att först förhandla och fogade en bilaga om all inhyrning till protokollet. Därtill kommer skrivningen i det justerade protokollet om att SAS i och med förhandlingen redogjort för alla wet lease-operatörer och fullgjort sin skyldighet enligt medbestämmandelagen. SPF kan inte genom sina synpunkter på protokollutkastet anses ha framfört till SAS att SPF uppfattat att det skadeståndsbelopp SAS avsåg att betala till SPF, och sedan betalade, enbart avsåg underlåtenhet att förhandla inför inhyrning från flygbolaget CityJet. Det har inte heller framkommit att SPF på något annat sätt skulle ha framfört det till SAS.

Arbetsdomstolen godtar uppgiften från SAS tidigare förhandlingschef P.F. om att SAS avsåg att i ett för allt betala 40 000 kr i skadestånd för alla de brott mot förhandlingsskyldighet SAS redogjort för vid förhandlingen, enligt bilagan till protokollet. Enligt Arbetsdomstolens mening är omständigheterna sådana att SPF måste ha insett detta senast när protokollet justerades. Vid sådana förhållanden har SPF, som justerat protokollet och tagit emot betalningen, inte mer att kräva av SAS avseende utebliven förhandling inför inhyrningarna från flygbolaget Air Nostrum.

Den gjorda bedömningen innebär att SPF:s skadeståndsyrkande ska avslås i sin helhet.

Rättegångskostnader

SPF har förlorat och ska därför betala SAS rättegångskostnader. SPF har vitsordat storleken av de rättegångskostnader SAS begärt ersättning för.

Domslut

1. Arbetsdomstolen avslår Svensk Pilotförenings skadeståndsyrkande.

2. Svensk Pilotförening ska ersätta Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Swedens rättegångskostnader med 284 599 kr, varav 280 000 kr för ombudsarvode, med ränta enligt 6 § räntelagen på det förstnämnda beloppet från dagen för denna dom till dess betalning sker.

Ledamöter: Sören Öman, Inger Andersson, Anna Heinstedt, Karl Olof Stenqvist, Cathrin Dalmo, Per Bardh och Bo Hallberg. Enhälligt.

Rättssekreterare: Martina Sjölund