

Fråga om ett flygbolag brutit mot gällande kollektivavtal när det inte betalat full lön till en pilot som förklarats tillfälligt inte få flyga i avvaktan på utredning och slutligt beslut om att återkalla trafikflygarcertifikat. Även fråga om det förelegat en praxis på bolaget som ger piloten rätt till lön i den aktuella situationen.

ARBETSDOMSTOLEN

DOM
2016-08-31
StockholmDom nr 52/16
Mål nr A 122/15

KÄRANDE OCH GENSVARANDE

Svenska Flygbranschen, Box 5384, 102 49 Stockholm
Ombud: chefsjuristen Jan Bergman, Transportföretagen, Box 5384,
102 49 Stockholm

GENSVARANDE

TUIfly Nordic AB, 556248-9525, 117 85 Stockholm
Ombud: chefsjuristen Jan Bergman, Transportföretagen, Box 5384,
102 49 Stockholm

SVARANDE OCH GENKÄRANDE

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

SAKEN

fastställsetalan m.m.

Bakgrund

TUIfly Nordic AB (TUIfly) är ett flygbolag som flyger för researrangören Fritidsresor. Bolaget har ca 600 anställda varav ca 75 är piloter. TUIfly har flygbolagskoden BLX. TUIfly är medlem i Svenska Flygbranschen. Mellan Svenska Flygbranschen och Svensk Pilotförening (Pilotföreningen) gäller kollektivavtal för piloter i TUIfly (pilotavtalet).

K.N. har varit anställd som pilot hos TUIfly sedan 1987 och är medlem i Pilotföreningen.

Den 8 oktober 2014 drabbades K.N. av en episod med talstörningar av allvarlig art. I samband med denna gjorde flygläkaren bedömningen att K.N. av medicinska skäl tillfälligt inte var godkänd som pilot. Därefter genomfördes viss ytterligare medicinsk utredning. Den 10 december 2014 beslutade Transportstyrelsen att återkalla K.N:s trafikflygarcertifikat permanent. För tiden efter Transportstyrelsens beslut har TUIfly i enlighet med pilotavtalets regler om certifikatsförlustförsäkring betalat full lön till K.N. till dess att anställningen upphörde den 30 juni 2015.

Twisten gäller vilken ersättning K.N. har rätt till under perioden den 3 november–10 december 2014, dvs. fram till Transportstyrelsens beslut.

TUIfly betalade full lön till K.N. fram till den 3 november 2014. Enligt Arbetsgivarparterna fick TUIfly den dagen kännedom om att flygläkaren ställt diagnos avseende K.N. och att han till följd av att diagnosen var förhindrad att utföra sina arbetsuppgifter. Enligt arbetsgivarparterna var TUIfly därför inte skyldigt att betala full lön till honom, utan endast sjuklön.

Pilotföreningen har gjort gällande att K.N. har rätt till full lön även för perioden den 3 november–10 december 2014.

Avtalsregleringen

Pilotavtalets § 12 innehåller regler om förmåner m.m. för piloter som förlorar sitt trafikflygarcertifikat (loss of licence). Av bestämmelserna framgår såvitt här är av intresse följande. För piloter som till följd av beslut av vederbörande luftfartsmyndighet – dvs. Transportstyrelsen – förlorar sitt trafikflygarcertifikat upphör anställningen i företaget efter visst antal månader, räknat från den första i månaden efter det att myndigheten har skickat skriftligt beslut. För tillsvidareanställda är tiden sex månader. Under dessa sex månader erhåller den anställde full lön (§ 12 Mom. 4). Företaget ska även teckna och vidmakthålla en certifikatförlustförsäkring för piloter som har anställning i företaget som pilot, har gällande trafikflygarcertifikat utfärdat inom EU/EES och inte tidigare erhållit ersättning från försäkringen (§ 12 Mom. 1). Piloten har rätt till ett visst kapitalbelopp om denne har drabbats av sjukdomstillstånd eller kroppsskada som kan anses vara ett varaktigt hinder för innehav av trafikflygarcertifikat och vederbörande luftfartsmyndighet på grund av sjukdomstillstånd eller kroppsskada beslutat återkalla, begränsa, vägrat utfärda eller förnya medicinskt certifikat samt om vissa andra förutsättningar som anges i bestämmelsen är uppfyllda (§ 12 Mom. 3). Vidare har pilot som före 60 års ålder förlorar sitt certifikat, under vissa närmare förutsättningar, rätt till en löpande trygghetsersättning med som utgångspunkt 75 procent av månadslönen. Denna ersättning utfaller efter sex månaders karens och utbetalas under en tid av högst 120 månader.

De omtvistade bestämmelserna i pilotavtalet har följande lydelse.

§ 12 Mom 3.

För att försäkringens kapitalbelopp skall utbetalas i enlighet med försäkringsvillkoren av 1998-01-01 skall samtliga punkter a – f nedan vara uppfyllda.

[...]

- c) Den anställde kan åberopa försäkringsavtalet den dag då luftfartsmyndigheten fattat beslut enligt punkt b). Om den anställde under tiden fram till beslutsdatum, utan avbrott, varit förhindrad på grund av sjukdomen eller kroppsskadan, att utföra den tjänst som certifikatet avser, skall förutsättningen i stället vara att den anställde var ansluten till avtalet den dag då tidsperioden började.

§ 12 Mom 4

För anställd som förlorar certifikatet upphör anställningen i företaget efter sex månader, räknat från den första i månad efter det att vederbörande myndighet har skickat skriftligt beslut i mom 3:b ovan.

Under provanställning gäller att anställningen upphör efter tre månader.

[...]

Under dessa 6 respektive 3 månader fram till dess att anställningen slutligen upphört erhåller den anställde full lön enligt § 11.

Utfallande försäkringsbelopp från statlig försäkring avräknas mot ovan nämnda lön.

[...]

Parterna har hänfört sig till vissa protokoll från möten mellan Pilotföreningen och TUIfly. I protokollen används beteckningarna MM eller mm för månadsmöte, BLX för TUIfly, SPF för Pilotföreningen samt SFB för Svenska Flygbranschen. Protokollen har, såvitt här är av intresse, följande lydelse.

Protokoll månadsmöte 2–3 december 2009

7) Unfit vs ill

(MM 07/10, 05/11, 02/12)

BLX: (07/10) Önskar klargöra frågan.

SPF/BLX: Frågan har diskuterats tidigare i MM.

SPF/BLX: (05/10) [...] GRD (grounded) är ett längre tillstånd där pilot ej kan tjänstgöra som pilot då utredning om tillståndet pågår (ej ILL).

T.ex. av flygläkare i ev. Lol utredning eller operation då flygläkare skall godkänna att pilot återinsätts i tjänst. Kan också vara personliga problem som kan påverka flygtjänst. Kan också vara att företaget missat att planera återkommande check, opd/pc/emc. Inget löneavdrag.

ILL (sjuk) är när man är sjuk och ej arbetsför för marktjänst. T.ex. Feber, intagen på sjukhus etc. Klassiska sjukdomar där man är oförmögen att utföra annat arbete (ej flygtjänst). Sjuklön enligt gällande regler.

Från och till vill crewoffice sjukskriva pilot när de anmäler UNF. Detta är fel. Endast individen kan sjukskriva sig själv. Läkare kan endast intyga en sjukdomsbild.

BLX: (02/12) Inget att erinra

Frågan klar

Protokoll månadsmöte 10 september 2015 version 1

Nya punkter Administrativa:

A1. SPF 10/9: Vilken juridisk status/bärkraft har överenskommelser där sektionen är eniga med TUIfly i enskilda frågor. SFB inställning är att ett beslut på ett mm protokoll inte har bäring i fallet.

BLX 10/9: Vid den centrala förhandlingen var inte mm protokollet

relevant. Alla överenskommelser som parterna undertecknat är bindande enligt avtalslagen.

Protokoll månadsmöte 10 september 2015 version 2

Nya punkter Administrativa:

A1. SPF 10/9: Vilken juridisk status/bärkraft har överenskommelser där sektionen är eniga med TUIfly i enskilda frågor. SFB inställning är att ett beslut på ett mm protokoll inte har bäring i fallet.

BLX 10/9: Vid den centrala förhandlingen var inte mm protokollet relevant. Överenskommelser i samband med förhandlingar undertecknas av parterna i förhandlingsprotokoll och andra typer av överenskommelser bör dokumenteras i en separat handling som undertecknas av parterna. Månadsmötesprotokoll innehåller framförallt information och bör kompletteras med separata handlingar i de fall parterna har för avsikt att avtala eller komma överens.

Den 29 juni 2015 träffade TUIfly och Pilotföreningen en överenskommelse med bl.a. följande lydelse.

Begreppsförklaring

ILL, sjuk

Ill, sjuk begreppet innefattar sjukdom av något slag. Individen/Pilot initierar ett sjukdomstillstånd som medför att flygtjänst eller annan tjänstgöring inte kan utföras.

Ersättning: Regleras enligt kollektivavtal samt socialförsäkringstillhörighet.

GROUNDDED

Grounded, innefattar exempelvis incidentutredningar, beslut från Myndigheten eller flygläkare, disciplinära skäl etc.

Företaget, Flygläkare eller Myndighet initierar Grounded.

Ersättning: Från och med den dagen Pilot är Grounded och/eller under den tid den medicinska utredningen genomförs för att fastställa diagnos, utbetalas grundlön samt fasta tillägg. Efter det att diagnosen är ställd gäller följande:

1. Besättningsmedlemmen anses arbetsoförmögen och sjukskriver sig.
2. Loss of License förfarande inleds och pilot är fortsatt Grounded och ersättning utbetalas enligt Paragraf 12 moment 4 i Kollektivavtalet.
3. Pilot återinträder i tjänstgöring.

Notera: Under tid som Pilot är Grounded kan överenskommelse träffas med SPF/BLX om annan relevant tjänstgöring.

Yrkanden

Svenska Flygbranschen har yrkat att Arbetsdomstolen ska fastställa att TUIfly inte är skyldigt att till K.N. betala mellanskillnaden av full lön och vad som har utbetalats i sjuklön för tiden den 3 november–10 december 2014.

Pilotföreningen har yrkat att Arbetsdomstolen ska förplikta TUIfly att till K.N. betala 89 496 kr motsvarande mellanskillnaden av full lön och vad som har utbetalats i sjuklön för tiden den 3 november–10 december 2014, jämte ränta enligt 6 § räntelagen från och med den 3 november 2014 till dess betalning sker. Pilotföreningen har vidare yrkat att TUIfly ska förpliktas att till K.N. betala 30 000 kr i allmänt skadestånd för kollektivavtalsbrott jämte ränta enligt 6 § räntelagen från dagen för delgivning av stämningsansökan, den 5 november 2015, till dess betalning sker.

Parterna har bestritt varandras yrkanden. Arbetsgivarparterna har vitsordat lönebeloppet samt ränteberäkningen såvitt avser det allmänna skadeståndet.

Parterna har yrkat ersättning för sina rättegångskostnader.

Parterna har utvecklat sin talan enligt följande.

Arbetsgivarparterna

Sammanfattning av grunderna

K.N. har varit anställd som pilot hos TUIfly. Av medicinska skäl blev han förhindrad att utföra de arbetsuppgifter som han hade anställts för att utföra. TUIfly har inte haft några andra arbetsuppgifter eller vakanta arbeten att erbjuda K.N. och bolaget har inte heller haft skyldighet att tillskapa arbetsuppgifter eller tjänster i den uppkomna situationen.

Eftersom K.N. inte har kunnat utföra det han anställts för att utföra, inte har kunnat tas i anspråk för annat arbete och det inte funnits några andra tillgängliga arbetsuppgifter har han inte haft rätt att uppbara lön.

Det har inte funnits en kollektivavtalad eller på annat sätt avtalad skyldighet för TUIfly att betala lön till K.N. under den aktuella tiden. Det har inte heller funnits någon praxis som inneburit att pilot som av flygläkaren bedömts inte vara godkänd som pilot erhållit lön utan krav på motprestation till dess Transportstyrelsen fattat beslut om att återkalla trafikflygarcertifikatet. Om Arbetsdomstolen ändå skulle finna att det vid TUIfly har tillämpats en sådan praxis har det varit en ensidigt utgiven förmån som bolaget ensidigt ägt att förfoga över.

TUIfly har mot bakgrund av det anförda inte varit skyldigt att betala full lön till K.N. för tiden den 3 november–10 december 2014.

Gången i ett ärende om återkallande av certifikat

En pilot som misstänker att denne drabbats av sjukdom eller skada som inte är av övergående slag och som kan inverka på hans eller hennes förmåga att arbeta som pilot ska vända sig till sin flygläkare. Flygläkare är utsedda av Transportstyrelsen och har genomgått utbildning genom dess försorg. De

har även godkänts för att göra läkarundersökningar med syfte att få eller förnya certifikat.

Om en flygläkare gör bedömningen att en pilot inte uppfyller de medicinska kraven för medicinskt intyg, ska flygläkaren initiera ett ärende hos Transportstyrelsen. Flygläkaren har, till skillnad från flygbolaget, tillgång till Transportstyrelsens datanätverk. Där gör flygläkaren en anteckning om en pilot inte är godkänd. Vidare ska flygläkaren anteckna vilka eventuella utredningar som ska vidtas. När ärendet har initierats görs en medicinsk utredning och piloten skickas ibland vidare på remiss.

När den medicinska utredningen är klar ska flygläkaren göra en bedömning om piloten ska godkännas medicinskt eller om Transportstyrelsen ska rekommenderas att återkalla certifikatet för gott. I det senare fallet överlämnar flygläkaren den utredning som gjorts tillsammans med sin bedömning till Transportstyrelsen. Vid Transportstyrelsen sker sedan på nytt en flygmedicinsk bedömning av en flygläkare där. I de fall det blir fråga om återkallande, sker det genom ett administrativt beslut mot bakgrund av den senaste flygmedicinska bedömningen.

Händelseförloppet

Den 8 oktober 2014 ringde K.N. till TUIfly och berättade att hans flygläkare gjort bedömningen att han av medicinska skäl var oförmögen att tjänstgöra som pilot. K.N. hade tidigare samma dag under en period av ca tio minuter haft talstörningar medan han körde bil. Flygläkaren misstänkte att K.N. hade drabbats av en s.k. TIA (transitorisk ischemisk attack). TIA definieras som en snabbt övergående syrebrist i något av hjärnans blodkärl till följd av en mindre propp. Vanligtvis upplöses en sådan propp inom en kort tid, men forskning har visat att en inte obetydlig andel av dem som haft en TIA får en stroke inom en kortare tid.

Flygläkaren gjorde utan att ha träffat K.N. men mot bakgrund av de symtom han beskrev bedömningen att K.N. för tillfället inte var godkänd som pilot. K.N. var inte inplanerad för att flyga den 8 oktober 2014 eller de närmaste dagarna därefter.

Den 10 oktober 2014 talade K.N. med sin närmaste chef, personalchefen S.D., och berättade att ett Loss of license-förfarande hade inletts av flygläkaren. Därefter antecknade TUIfly i sina system att K.N. var ”grounded”, dvs. att han inte fick flyga. Skälet till att det antecknades var att K.N. inte skulle schemaläggas för flygningar. Efter ett fysiskt besök hos flygläkaren den 13 oktober 2014 skickades K.N. på remiss till neurospecialister vid Karolinska sjukhuset för fortsatt utredning. Av det skriftliga underlag som TUIfly kunnat ta del av framgår att flygläkaren den 13 oktober 2014 gjorde bedömningen att K.N. inte uppfyllde de medicinska kraven för att få flyga i sin yrkesutövning, och att han därför var förhindrad att utföra sina arbetsuppgifter vid bolaget.

Efter remiss av flygläkaren gjordes bl.a. en skiktröntgen av K.N:s hjärna. De neurologiska undersökningarna bekräftade inte att K.N. hade drabbats av en TIA. Efter att flygläkaren tagit del av denna utredning gjorde han mot bakgrund av K.N:s berättelse om besvär och symptom ändå bedömningen att K.N. hade drabbats av en TIA och att han därför fortsatt inte var godkänd som pilot. Till följd därav rekommenderade flygläkaren Transportstyrelsen att återkalla K.N:s certifikat för kommersiell flygning.

Den 3 november 2014 samtalade flygläkaren med personalchefen S.D. Flygläkaren berättade att den neurologiska undersökningen av K.N. var slutförd, att diagnos var ställd och att mer inte kunde göras för K.N.

Den 3 november 2014 fick alltså TUIfly kännedom om att utredningen beträffande K.N. var genomförd och att diagnosen var ställd. TUIfly ansåg då att det inte längre förelåg skäl att bedöma K.N. som ”grounded”, eftersom han inte längre var under utredning. Eftersom K.N. inte kunde användas för flygning, inte var intresserad av och inte heller kunde nyttjas för annat arbete, upplystes han av TUIfly om att koden ”grounded” upphörde och att koden ”ill” lagts in i systemet. Han uppmanades också att sjukanmäla sig. K.N. önskade emellertid inte göra detta.

TUIfly betalade, utan att vara rättsligt skyldigt att göra detta, full lön till K.N. från och med den 8 oktober 2014 till dess flygläkaren ställde diagnosen den 3 november 2014.

Den 10 december gjorde Transportstyrelsen den flygmedicinska bedömningen att K.N. inte uppfyllde kraven för trafikflygarcertifikat och genom ett administrativt beslut den 19 december 2014 återkallade Transportstyrelsen K.N:s trafikflygarcertifikat.

K.N:s anställning upphörde den 30 juni 2014. Han uppbar under en period av drygt sex månader lön enligt pilotavtalets § 12 Mom. 4 fram till det att anställningen upphörde.

Pilotavtalets § 12 Mom. 3 c och Mom. 4

Pilotavtalets § 12 Mom. 4 reglerar situationen då Transportstyrelsen har fattat sitt beslut om att återkalla certifikat. Enligt bestämmelsen upphör anställningen viss tid efter att beslutet har fattats och piloten vars certifikat blivit återkallat har rätt till lön under en period av normalt sex månader. TUIfly har följt sitt åtagande enligt bestämmelsen eftersom bolaget har betalat lön till K.N. från det att Transportstyrelsen har fattat sitt beslut till dess att hans anställning slutligen upphörde. Denna bestämmelse tar alltså sikte på en situation efter att Transportstyrelsen fattat sitt beslut.

Pilotavtalets § 12 Mom. 3 c reglerar utbetalning av certifikatförlustförsäkringens kapitalbelopp och kan inte motivera att arbetsgivaren ska betala lön.

Varken pilotavtalets § 12 Mom. 3 c eller Mom. 4 berättigar K.N. till lön. TUIfly har inte brutit mot någon av dessa bestämmelser.

Månadsmöte december 2009 och september 2015

Protokollet från månadsmötet den 2–3 december 2009 utgör inte kollektivavtal eller något annat slags avtal, utan enbart minnesanteckningar från mötet. Månadsmöten har hållits vid bolaget varje månad i ett antal år och hålls fortfarande. Det har inte förelegat någon partsavsikt att sluta ett avtal vid tidpunkten för mötet och anteckningarnas författande.

Pilotföreningen har inte tidigare gjort gällande att mötesprotokollet utgör en bindande överenskommelse. TUIfly har så snart Pilotförenings uppfattning framkommit i detta mål dementerat densamma vid ett månadsmöte den 10 september 2015. Detta har antecknats i protokoll från mötet. Minnesanteckningar görs av Pilotföreningen varefter de justeras om bolaget har några invändningar.

Pilotföreningen har i målet gett ett protokoll från ett möte som den 10 september 2015 i en version som förelåg innan TUIfly hade justerat protokollet. I den slutliga justerade versionen har den aktuella punkten A1 en annan lydelse (version 2 ovan).

Om Arbetsdomstolen skulle finna att mötesprotokollet från december 2009 utgör ett avtal bestrids det att avtalet berättigar K.N. till lön under den aktuella perioden. Mötesprotokollet syftar till att klargöra begreppet ”grounded” och att piloten under tid som den är ”grounded” inte ska behöva vidkännas löneavdrag. Lydelsen ”då utredning om tillståndet pågår” syftar på den tid under viken utredning om det medicinska tillståndet pågår. Under den aktuella tiden var K.N. inte ”grounded” utan medicinskt färdigutredd och kodad som ”ill”.

Överenskommelsen den 29 juni 2015

Överenskommelsen gällande sjukdom eller arbetsoförmåga som träffades mellan TUIfly och Pilotföreningen den 29 juni 2015 är visserligen en gällande överenskommelse, men saknar betydelse för tvisten då den träffats först i juni 2015, dvs. efter aktuell situation.

Praxis

Det finns ingen praxis vid TUIfly att pilot som bedömts inte vara godkänd för flygningar erhåller lön utan krav på motprestation till dess Transportstyrelsen fattat beslut att återkalla certifikatet.

Om Arbetsdomstolen ändå skulle finna att det funnits en praxis i enlighet med Pilotförenings uppfattning är det en ensidigt utgiven förmån som TUIfly ensidigt äger rätt att förfoga över och ingen rättighet för en enskild pilot.

Förfogande för annat arbete

Den pilot som är förhindrad att arbeta som pilot men som önskar arbeta med något annat, kan anmäla sitt intresse hos sin arbetsgivare. Om arbetstagaren

är intresserad av annat arbete och arbetsgivaren har behov av arbete, träffas en trepartsöverenskommelse i enlighet med pilotavtalet 1 § Mom. 14. En pilot har ingen arbetsskyldighet för andra arbetsuppgifter än de som följer av uppdraget som pilot och därtill sammanhängande uppgifter såsom redovisning efter flygningarna och att delta i fortlöpande utbildning, dvs. det som benämns ”markttjänst” i 1 § Mom. 7.

K.N. valde att inte sjukskriva sig men förklarade sig inte villig att utföra andra arbetsuppgifter för bolaget. I detta fall har det alltså inte träffats någon trepartsöverenskommelse enligt pilotavtalet. Det fanns heller inte några arbetsuppgifter eller vakanta arbeten att erbjuda honom.

Pilotföreningen

Sammanfattning av grunderna

K.N. har från det att han den 13 oktober 2014 blev ”grounded” av medicinska skäl fram till att Transportstyrelsen återkallade certifikatet den 10 december 2014 varit berättigad till lön av TUIfly. Detta följer av pilotavtalet, av ett lokalt kollektivavtal och av att TUIfly haft som praxis att betala ut lön i sådana situationer. Protokollet från månadsmötet den 2–3 december 2009 utgör ett lokalt kollektivavtal eller i vart fall ett civilrättsligt avtal. En rätt till lön föreligger oavsett om det funnits något annat ledigt arbete som han kunnat omplaceras till. Det har funnits arbete till vilket K.N. har kunnat omplaceras och han har stått till förfogande för annat arbete än flygtjänst.

Händelseförloppet

Den 8 oktober 2014 råkade K.N. ut för en episod med talstörningar av allvarlig art när han körde bil med sin dotter som passagerare. Talstörningarna varade i ca tio minuter. K.N. blev orolig för sin medicinska hälsa och kontaktade sin flygläkare efter det att bilfärden avslutats. Flygläkaren bedömde att K.N. drabbats av en TIA och belade K.N. med flygförbud från och med den 10 oktober 2014.

Den 13 oktober 2014 gjorde flygläkaren bedömningen att K.N. inte uppfyllde de medicinska kvalifikationerna för att flyga, vilket innebar att K.N. från och med samma dag blev ”grounded” i avvaktan på ytterligare utredning.

K.N. sjukskrev sig inte i samband med händelsen, utan blev av flygläkaren förbjuden att arbeta som pilot. Från tidpunkten då K.N. blev ”grounded” i oktober 2014 till den 3 november 2014 har TUIfly betalat full lön till K.N. Skälet till att K.N. inte sjukskrev sig var att han inte var förhindrad att arbeta med pilotadministrativa uppgifter. Piloter som blir ”grounded” får ofta möjligheten att jobba pilotadministrativt i avvaktan på vad utredningen ska bli klar. Den möjligheten fick inte K.N. trots att han under hela tiden

stått till bolagets förfogande. Trots att K.N. inte själv sjukanmält sig, hanterade TUIfly situationen som om han sjukanmält sig själv.

Det finns inget skäl för TUIfly att från just den 3 november 2014 inte betala lön. Det datum som har betydelse i målet är när Transportstyrelsen bestämmer sig för att återkalla K.N:s trafikflygarcertifikat.

Den 10 december 2014 återkallade Transportstyrelsen K.N:s trafikflygarcertifikat. Efter den 10 december 2014 har TUIfly fullföljt sina skyldigheter enligt pilotavtalets § 12 på så sätt att det betalat uppsägningslön under sex månader räknat från den första i månaden efter det att Transportstyrelsen meddelat sitt beslut.

Pilotavtalets § 12 Mom. 3 c och Mom. 4

Pilotavtalets § 12 handlar inte enbart om certifikatförlustförsäkringar och kapitalbelopp, utan även om lön. Detta framgår av § 12 Mom. 4 som bland annat tar upp vilken lön som ska utgå under en uppsägningstid.

Enligt pilotavtalets § 12 Mom. 3 c första meningen kan den anställde återropa försäkringsavtalet den dag då luftfartsmyndigheten fattat beslut enligt § 12 Mom. 3 b, dvs. när vederbörande luftfartsmyndighet på grund av sjukdomstillstånd eller kroppsskada beslutat att t.ex. återkalla medicinskt certifikat. Enligt § 12 Mom. 3 c andra meningen ska förutsättningen istället vara att den anställde var ansluten till avtalet den dag då tidsperioden började, om den anställde under tiden fram till beslutsdatum, utan avbrott, varit förhindrad på grund av sjukdomen eller kroppsskadan, att utföra den tjänst som certifikatet avser. Denna del av pilotavtalet avser, eller har i vart fall hanterats som att den avser, lön. Det avgörande för utbetalning av lön är alltså tidpunkten för Transportstyrelsens beslut, och inte när det finns en diagnos eller utredning klar.

Månadsmöte december 2009 och september 2015

Av protokoll från månadsmöte mellan bolaget och Pilotföreningen den 2–3 december 2009 framgår under punkten 7 ”Unfit vs ill” att inget löneavdrag ska göras under tid när en pilot är ”grounded”. Det står även att ”groundad” är ett längre tillstånd där pilot ej kan tjänstgöra som pilot då utredning om tillståndet pågår, t.ex. av flygläkare i eventuell Loss of license-utredning eller operation då flygläkare ska godkänna att pilot återinsätts i tjänst. K.N. var ”grounded” från den 10 oktober 2014 till dess Transportstyrelsen fattade sitt slutliga beslut. Av punktens ingress framgår att TUIfly önskar att klargöra frågan. Pilotföreningen klargör sin synpunkt och bolaget har inget att erinra mot det. Punkten avslutas med skrivelsen ”Frågan klar”. Att noteringen ”Frågan klar” gjorts i anslutning till anteckningen visar att parterna är överens i frågan.

Överenskommelsen utgör ett kollektivavtal. I vart fall är det en bindande överenskommelse på civilrättslig grund mellan parterna. Det framgår med önskvärd tydlighet att det föreligger en gemensam partsavsikt.

Den 10 september 2015 – dvs. efter att den aktuella tvisten uppstått – hölls ett månadsmöte mellan TUIfly och Pilotföreningens lokala sektion. Under rubriken ”Nya punkter Administrativa” i protokollet framgår att Pilotföreningen frågade vilken juridisk status/bärkraft överenskommelser har där sektionen är enig med TUIfly i enskilda frågor. TUIfly angav att alla överenskommelser som parterna undertecknat är bindande enligt avtalslagen. Detta var inget nytt ställningstagande av TUIfly utan helt i enlighet med hur bolaget hanterat sådana situationer tidigare, och var en direkt bekräftelse i protokoll vilken status protokoll från månadsmöten har.

Överenskommelsen den 29 juni 2015

TUIfly och Pilotföreningen har den 29 juni 2015 träffat en överenskommelse gällande sjukdom eller arbetsförmåga. Där framgår under rubriken ”Begreppsförklaring – ILL, Sjuk” att begreppet ”ILL, sjuk” innefattar sjukdom av något slag när individen initierar ett sjukdomstillstånd som medför att flygtjänst eller annan tjänstgöring inte kan utföras. Under rubriken ”GROUNDED” kommer parterna överens om hur sådana situationer ska hanteras i fortsättningen. Enligt överenskommelsen gäller att grundlön samt fasta tillägg betalas ut från och med den dagen en pilot är ”grounded” och/eller under den tid den medicinska utredningen genomförs för att fastställa diagnos. Sedan diagnos fastställts gäller enligt överenskommelsen något av tre alternativ, nämligen att besättningsmedlemmen anses arbetsförmögen och sjukskriver sig, *eller* Loss of license-förfarande inleds, piloten är fortsatt ”grounded” och ersättning betalas ut enligt pilotavtalets § 12 Mom. 4, *eller* piloten återinträder i tjänstgöring.

Överenskommelsen träffades efter den i målet aktuella perioden, men den kodifierar mer eller mindre det parterna tidigare varit ense om, även om partsavsikten inte kodifierats på samma sätt eller i detalj tidigare.

Praxis

TUIfly har haft som praxis att betala ut lön till piloter som blivit ”grounded” av medicinska skäl. Det gäller bland annat för piloterna J.T., L.O., P.S. och N.M. Denna praxis har bekräftats i protokollet från månadsmöte den 2–3 december 2009. Överenskommelsen av den 29 juni 2015 kodifierar praxis sedan 2009.

Förfogande för annat arbete

K.N. har haft rätt till lön oavsett om det funnits något annat ledigt arbete som han kunnat omplaceras till. TUIfly hade i den aktuella situationen kunnat ge K.N. andra arbetsuppgifter än arbete som pilot, precis som bolaget gett andra piloter i liknande situationer. Det har TUIfly inte gjort. K.N. har under hela den aktuella tidsperioden stått till TUIflys förfogande för att utföra andra arbetsuppgifter än de som pilot.

Utredningen

Målet har avgjorts efter huvudförhandling. Vid denna har på arbetsgivarparternas begäran hållits förhör under sanningsförsäkran med verksamhetschefen J.G. samt vittnesförhör med personalchefen S.D. och den f.d. förhandlingschefen C.H. Vidare har på Pilotföreningens begäran hållits förhör under sanningsförsäkran med K.N. och vittnesförhör med piloterna J.T., L.O. och P.S. Parterna har även åberopat skriftlig bevisning.

Domskäl

Några rättsliga utgångspunkter

En arbetstagare som på grund av sjukdom inte kan utföra sina normala arbetsuppgifter har som utgångspunkt inte rätt till lön (se t.ex. AD 1982 nr 55). I lag och avtal finns bestämmelser som ger arbetstagare rätt till ersättning även om denna på grund av sjukdom inte kan utföra sina arbetsuppgifter. I sjuklönelagen (1991:1047) finns bestämmelser om arbetsgivarens skyldighet att betala sjuklön, dvs. lön och andra anställningsförmåner, till sina anställda. Enligt 4 § sjuklönelagen betalas sjuklön ut vid sjukdom som sätter ned arbetsförmågan. Vid bedömningen av om och i vilken utsträckning arbetsförmågan är nedsatt ska särskilt beaktas om arbetstagaren på grund av sjukdomen är helt eller delvis förhindrad att utföra sitt vanliga eller därmed jämförligt arbete. Regler om ersättning vid frånvaro på grund av sjukdom finns också i kollektivavtal. Vidare framgår av Arbetsdomstolens praxis att arbetstagare som på grund av sjukdom eller nedsatt arbetsförmåga inte kan utföra de arbetsuppgifter denne anställts för att utföra kan vara berättigad till lön om arbetstagaren står till förfogande för annat arbete till vilket det skäligen kan krävas att arbetsgivaren omplacerar arbetstagaren (AD 2006 nr 90, AD 2003 nr 44 och AD 1996 nr 125).

Twisten

Twisten gäller vilken ersättning K.N. har rätt till under perioden den 3 november–10 december 2014, dvs. från den dag TUIfly, enligt arbetsgivarparterna, blev underrättad om att flygläkaren genomfört sin utredning och ställt en diagnos fram till Transportstyrelsens beslut.

Enligt arbetsgivarparterna har TUIfly tillämpat följande ordning i en situation där fråga uppkommit om en pilots flygcertifikat ska återkallas till följd av t.ex. sjukdom. Under perioden från att pilotens flygläkare beslutar att piloten tillfälligt inte får flyga till dess att flygläkaren genomfört sin utredning och ställt en diagnos betalar bolaget full lön. För denna period använder bolaget beteckningen att piloten är ”grounded”. Under perioden från det att flygläkarens undersökning är avslutad till dess Transportstyrelsen beslutat om att återkalla flygcertifikatet betalar TUIfly inte lön, utan i stället sjuklön. Arbetsgivarparternas inställning är att piloten under denna period – dvs. efter att flygläkarens utredning är klar och diagnosen är ställd – på grund av sjukdom är förhindrad att arbeta som pilot och använder då

beteckningen ”ill”. TUIfly har dock betalat lön under denna period om piloten utfört annat arbete för bolaget. Efter Transportstyrelsens beslut om att återkalla flygcertifikatet betalar bolaget ersättning enligt pilotavtalets § 12 Mom. 4.

Pilotföringen har anfört följande. K.N. har rätt till lön hela perioden från att flygläkaren beslutat att han inte fick flyga fram till Transportstyrelsens beslut. Under hela den perioden har han varit ”grounded”. Att K.N. har rätt till lön följer av pilotavtalet, av ett avtal som TUIfly och Pilotföringen träffat vid månadsmötet den 2–3 december 2009 och av att TUIfly haft som praxis att betala ut lön i sådana situationer. Han har rätt till lön oavsett om det funnits något annat ledigt arbete som han kunnat omplaceras till. Det har i vart fall funnits arbete som K.N. hade kunnat omplaceras till och han har stått tillförfogande för annat arbete än flygtjänst.

Arbetsgivarparterna har bestritt att en rätt till lön följer av pilotavtalet, att ett avtal träffats vid månadsmötet den 2–3 december 2009 samt att TUIfly haft som praxis att betala ut lön i motsvarande situationer. Vidare har arbetsgivarparterna anfört att det inte funnits något arbete som K.N. kunnat omplaceras till och att han heller inte stått tillförfogande för sådant arbete.

Arbetsdomstolens prövning avser endast om K.N. haft rätt till lön under perioden den 3 november–10 december 2014. Parterna är ense om att K.N. drabbats av en TIA och att han till följd härav under denna aktuella period var förhindrad att utföra flygtjänst, dvs. det huvudsakliga arbete som han var anställd för att utföra. Han har således på grund av sjukdomen varit förhindrad att utföra sitt vanliga arbete. Arbetsdomstolen kommer därför att pröva om K.N. haft rätt till lön

- 1) enligt pilotavtalet,
- 2) enligt ett avtal som TUIfly och Pilotföringen ska ha träffat vid månads-mötet den 2–3 december 2009,
- 3) till följd av att TUIfly haft som praxis att betala ut lön i sådana situationer eller
- 4) därför att TUIfly borde ha erbjudit K.N. annat arbete.

Ger pilotavtalets § 12 Mom. 3 c och Mom. 4 K.N. rätt till lön?

Arbetsgivarparterna och Pilotföringen är ense om huruvida pilotavtalets § 12 Mom. 3 c och Mom. 4 berättigar K.N. till lön under perioden den 3 november–10 december 2014. Arbetsgivarparterna menar att § 12 inte behandlar lön annat än för perioden efter Transportstyrelsens beslut att återkalla certifikat. Pilotföringen menar att paragrafen behandlar lön och att lön enligt bestämmelserna ska utgå redan från den tidpunkt då en pilot är ”grounded”.

Arbetsdomstolen gör följande bedömning.

Enligt § 12 Mom. 4 första stycket upphör anställningen för en tillsvidareanställd pilot som förlorar sitt certifikat efter sex månader från den första i månaden efter det att vederbörande myndighet skickat skriftligt beslut i

frågan. Av tredje stycket samma paragraf framgår att piloten erhåller full lön under dessa sex månader. Det framgår således otvetydigt av ordalydelsen att en pilot som förlorat sitt certifikat har en rätt till lön från det att Transportstyrelsen fattat sitt beslut till dess att anställningen sex månader senare upphör. Bestämmelsen regler således pilotens rätt till lön för tiden efter Transportstyrelsen beslut och inte tiden dessförinnan.

Av första meningen i § 12 Mom. 3 framgår att försäkringens kapitalbelopp om max 2 000 000 kr ska utbetalas om samtliga i Mom. 3 angivna punkter är uppfyllda. Av punkten c i Mom. 3 framgår att en pilot kan åberopa försäkringsavtalet den dag då luftfartsmyndigheten fattat beslut alternativt, om den anställde under tiden fram till beslutsdatum utan avbrott varit förhindrad på grund av sjukdomen att utföra den tjänst som certifikatet avser, från den dag då tidsperioden började. Enligt Arbetsdomstolen står det mot bakgrund av ordalydelsen i första meningen i § 12 Mom. 3 klart att hela bestämmelsen reglerar när försäkringens kapitalbelopp ska utbetalas. Ordalydelsen i Mom. 3 c talar inte för något annat. Lön nämns över huvud taget inte § 12 Mom. 3.

Pilotföreningen har inte framfört något om vad som förevarit vid avtalsförhandlingarna eller att praxis skulle utvisa att parterna haft någon annan avtalsavsikt vid avtalets slutande än den ordalydelsen talar för. Sammantaget kommer Arbetsdomstolen till slutsatsen att varken § 12 Mom. 3 c eller Mom. 4 berättigar K.N. till lön under perioden den 3 november–10 december 2014.

Utgör mötesprotokollet den 2–3 december 2009 ett avtal?

Enligt 23 § medbestämmandelagen avses med kollektivavtal ett skriftligt avtal mellan en arbetsgivarorganisation eller en arbetsgivare och en arbetstagarorganisation om anställningsvillkor för arbetstagare eller om förhållandet i övrigt mellan arbetsgivare och arbetstagare. Ett avtal anses skriftligt även när dess innehåll har upptagits i justerat protokoll (23 § andra stycket). Även om de yttre förutsättningarna i 23 § medbestämmandelagen är uppfyllda finns fall där en handling ändå inte ansetts utgöra ett kollektivavtal. En avgörande fråga är då om parterna gett uttryck för en avtalsavsikt, dvs. en avsikt att binda sig rättsligt (se t.ex. AD 2005 nr 25).

Pilotföreningen har gjort gällande att punkten 7 i mötesprotokollet av den 2–3 december 2009 utgör ett kollektivavtal. Enligt arbetsgivarparterna är så inte fallet.

Arbetsdomstolen gör följande bedömning.

Mötesprotokollet av den 2–3 december 2009 är inte utformat på ett sådant sätt som är brukligt när parterna avser att träffa bindande avtal. I protokollet finns ingen rubrik som anger att det träffats ett avtal eller en överenskommelse och formen i övrigt påminner mer om mötesanteckningar där det anförts vad respektive part har haft att säga i olika frågor. Mot bakgrund härav talar, enligt Arbetsdomstolens mening, mötesprotokollets utformning

för att parterna inte haft för avsikt att ingå avtal i och med undertecknandet av mötesprotokollet.

C.H. var förhandlingschef vid bolaget under åren 2012–2015 och representerade under denna tid TUIfly vid månadsmöten. Hon deltog således inte vid mötet i december 2009 men har i förhör berättat att mötesprotokollen under hennes tid till formen liknade mötesprotokollet från den 2–3 december 2009. Hon har vidare berättat att under hennes tid som förhandlingschef var bolaget noga med att överenskommelser och avtal skulle ske i ett separat dokument samt Pilotföreningen gjorde aldrig gällande att mötesprotokollet från den 2–3 december 2009 utgör ett avtal mellan parterna eller ens hänvisat till det trots att de aktuella frågorna varit uppe. I målet har inte lagts fram någon utredning som motsäger C.H:s uppgifter. Arbetsdomstolen finner mot bakgrund av det anförda att även C.H:s uppgifter talar för att parternas avsikt inte var att träffa något kollektivavtal vid månadsmötet den 2–3 december 2009.

Pilotföreningen har gjort gällande att överenskommelsen av den 29 juni 2015 talar för att mötesprotokollet den 2–3 december 2009 utgör ett kollektivavtal. Överenskommelsen träffades efter att den nu aktuella tvisten aktualiserades. Personalchefen vid TUIfly, S.D., har i förhör berättat att överenskommelsen var ett försök till att kodifiera vad som redan gällde mellan parterna. Arbetsdomstolen noterar att överenskommelsen den 25 juni 2015 har utformats på ett annat sätt än mötesprotokollet från den 2–3 december 2009. Bland annat anges i rubriken att det är fråga om en ”Överenskommelse”. Utformningen av handlingen stödjer C.H:s uppgifter om hur träffade avtal brukar nedtecknas av parterna. Överenskommelsen av den 29 juni 2015 talar således snarare för att parternas avsikt den 2–3 december 2009 inte var att träffa ett avtal.

Pilotföreningen har vidare anført att ett protokoll från månadsmötet den 10 september 2015 ger stöd för att mötesprotokollet från december 2009 är ett avtal. Av protokollet framgår enligt Pilotföreningen att bolaget anført att alla överenskommelser som parterna undertecknat är bindande enligt avtalslagen. Arbetsgivarparterna har framhållit att den version av protokollet som Pilotföreningen hänfört sig till inte har justerats av TUIfly och att det inte avspeglar vad som sagts vid mötet. Arbetsgivarparterna har istället hänfört sig till en annan version av protokollet där TUIfly anført att överenskommelser i samband med förhandlingar undertecknas i förhandlingsprotokoll och att andra typer av överenskommelser bör dokumenteras i en separat handling som undertecknas av parterna samt att protokoll från månadsmöten framförallt innehåller information och bör kompletteras med separata handlingar i de fall parterna har för avsikt att avtala eller komma överens.

Arbetsdomstolen finner inte att protokollet från den 10 september 2015 ger stöd för att mötesprotokollet från den 2–3 december 2009 utgör ett avtal

Sammantaget kommer Arbetsdomstolen till slutsatsen att mötesprotokollet från den 2–3 december 2009 inte utgör ett kollektivavtal eller någon annan typ av avtal.

Praxis

Pilotföreningen har anfört att bolaget tidigare hanterat denna typ av situation och liknande situationer med att betala full lön. Som exempel har Pilotföreningen nämnt hur bolaget hanterat P.S:s, L.O:s, J.T:s och N.M:s situationer. Pilotföreningen har även anfört att det inte fanns något skäl för TUIfly att från just den 3 november 2014 inte betala lön till K.N. Arbetsgivarparterna har anfört att det inte funnits en sådan praxis som Pilotföreningen gör gällande samt, för det fall domstolen ändå finner att det förelegat en sådan praxis, att det varit en förmån som bolaget ensidigt ägt rätt att förfoga över. Arbetsgivarparterna har även anfört att de betalat ut full lön till K.N. till den 3 november 2014 eftersom han inte var färdigutredd innan dess.

P.S. har i förhör berättat att han efter ett förmodat epilepsianfall 1998 blev sjukskriven och ”grounded”. Efter sjukskrivningen var han fortsatt ”grounded” men arbetade som simulatorinspektör och med bl.a. pilotuttagningar. Han har uppgett att bolaget vid denna tidpunkt anställde många piloter. Han har även uppgett att han fick full lön hela tiden förutom de få dagarna precis efter att epilepsianfallet skedde.

L.O. har i förhör berättat att han blev ”grounded” 2004 då det uppdagades att han haft en infarkt, att han då fick gå hemma med full lön i väntan på att utredningen skulle bli klar och att han inte fick någon fråga från bolaget om att utföra några andra arbetsuppgifter.

J.T. har i förhör berättat att han blev ”grounded” våren 2014 på grund av grå starr, att han förutom pilot även var simulatorinstruktör och att bolaget när han blev ”grounded” använde honom enbart som simulatorinspektör. Han har även uppgett att det inte träffades någon trepartsöverenskommelse angående hans utförande av instruktörstjänster eftersom han redan delvis var anställd som instruktör.

Parterna är ense om att N.M. fått full lön utbetald trots att han varit ”grounded” och inte förväntats utföra andra arbetsuppgifter för bolaget. S.D. och J.G., som båda är chefer vid TUIfly, har i förhör berättat att N.M:s situation präglats av speciella omständigheter.

Arbetsdomstolen gör följande bedömning.

Det som Arbetsdomstolen har att ta ställning till i denna del är först om det vid TUIfly funnits en praxis att piloter som inte har varit tillgängliga för flygtjänst och inte heller utfört annat arbete för bolaget, har erhållit lön under perioden efter att flygläkarens utredning är avslutad och diagnosen är ställd fram till att Transportstyrelsen beslutat att återkalla flygcertifikatet. Om Arbetsdomstolen skulle finna att en sådan praxis förelegat har domstolen att ta ställning till om denna praxis medför att K.N. har rätt till lön under den aktuella perioden.

Av J.T:s uppgifter framgår att han även var anställd som instruktör och användes som sådan när han blivit ”grounded”. Han har således utfört arbete för arbetsgivaren och fått lön av bolaget. Motsvarande har framkommit om P.S. Av förhören med L.O. framgår att han fick lön under en motsvarande period utan att utföra arbete för bolaget. Händelserna inträffade dock redan 2004 och ger därför inte något nämnvärt stöd för att TUIfly under 2014 tillämpade en sådan praxis. Arbetsdomstolen finner inte anledning att betvivla S.D:s och J.G:s uppgifter om att N.M:s situation präglats av speciella omständigheter.

Pilotföreningen har även pekat på att överenskommelsen i juni 2015 ger stöd för att det funnits en sådan praxis som föreningen gör gällande. Parterna tycks vara ense om att överenskommelsen, i vart fall i den nu aktuella frågan, syftade till att kodifiera vad som redan tillämpats vid TUIfly. Detta har bekräftats i förhöret med S.D. Enligt Arbetsdomstolen ligger det nära till hands att läsa överenskommelsen som den syftar till att återge den tillämpning som TUIfly uppgivit att bolaget tillämpat. Överenskommelsens utformning är dock inte helt klagörande och flera läsarter är möjliga. Arbetsdomstolen behöver inte ta ställning till innebörden av överenskommelsen, som träffats efter den tid som är aktuell i målet. Det är tillräckligt för domstolen att överenskommelsen inte ger stöd för det funnits en praxis vid TUIfly av det slag som Pilotföreningen gör gällande.

Sammantaget finner Arbetsdomstolen att det inte är visat att det vid TUIfly funnits en praxis att piloter som inte har varit tillgängliga för flygtjänst och inte heller utfört annat arbete för bolaget, har erhållit lön under perioden efter att flygläkarens utredning är avslutad och diagnosen ställd fram till att Transportstyrelsen beslutat att återkalla flygcertifikatet.

Förfogande för annat arbete

Som redan berörts kan en arbetstagarare som på grund av bl.a. sjukdom inte kan utföra de arbetsuppgifter denne utfört tidigare ha rätt till lön om arbetstagararen står till förfogande för annat arbete till vilket det skäligen kan krävas att arbetsgivaren omplacerar arbetstagararen.

Enligt 1 § Mom. 7 i pilotavtalet är den anställda skyldig att fullgöra sådan marktjänst som företrädesvis ska utföras av i avtalet berörd personal, dvs. arbetsuppgifter sammanhängande med uppdraget som pilot, t.ex. redovisning efter flygningarna.

Arbetsgivarparterna har med hänvisning till § 1 Mom. 14 i pilotavtalet gjort gällande att en pilot som blivit ”grounded” kan överföras till administrativt arbete endast efter en trepartsöverenskommelse mellan den enskilde piloten, Pilotföreningen och bolaget. De har även gjort gällande att det inte fanns några andra arbetsuppgifter för K.N. att utföra. Pilotföreningen har gjort gällande att TUIfly inte ens frågat K.N. om han var intresserad av att utföra andra arbetsuppgifter.

Arbetsdomstolen gör följande bedömning.

S.D. har i förhör berättat att TUIfly under hösten 2014 precis gått igenom en övertalighet och därför inte hade något behov av att få andra arbetsuppgifter utförda. C.H. har i förhör uppgett att de administrativa uppgifterna hade minskat på bolaget vid den aktuella tiden. Pilotföreningen har inte lagt fram någon utredning som motsäger dessa uppgifter. Arbetsdomstolen finner det utrett att det inte funnits något annat arbete på bolaget som K.N. skäligen borde ha erbjudits. Arbetsdomstolen behöver därför inte ta ställning till om K.N. stått till förfogande för annat arbete än flygtjänst, om en trepartsöverenskommelse hade krävts för att K.N. skulle utföra andra arbetsuppgifter och vem som i så fall skulle ha initierat en sådan överenskommelse.

Sammanfattning

Arbetsdomstolen har funnit att det inte finns stöd för Pilotföreningens uppfattning att pilotavtalets § 12 Mom. 3 c eller Mom. 4 berättigar K.N. till lön den 3 november–10 december 2014. Arbetsdomstolen har även funnit att parterna inte slutit något kollektivavtal den 2–3 december 2009 samt att det inte förelegat någon praxis på TUIfly som ger K.N. rätt till lön den 3 november–10 december 2014. Inte heller har det funnits något annat arbete som K.N. skäligen borde ha omplacerats till.

Arbetsdomstolen har således funnit att Svenska Flygbranschens fastställeseyrkande ska bifallas och Pilotföreningens yrkande ska avslås.

Rättegångskostnader

Pilotföreningen ska som förlorande part ersätta Svenska Flygbranschens och TUIflys rättegångskostnader. Den av Svenska Flygbranschens och TUIfly begärda ersättningen är skäligen.

Domslut

1. Arbetsdomstolen fastställer att TUIfly inte är skyldigt att till K.N. betala mellanskillnaden av full lön och vad som har utbetalats i sjuklön för tiden den 3 november–10 december 2014.
2. Arbetsdomstolen avslår Svensk Pilotföreningens talan.
3. Arbetsdomstolen förpliktar Svensk Pilotförening att till Svenska Flygbranschen och TUIfly betala ersättning för rättegångskostnader med 212 500 kr, allt avseende ombudsarvode, jämte ränta enligt 6 § räntelagen från dagen för denna dom till dess betalning sker.

Ledamöter: Jonas Malmberg, Karin Hellmont, Berndt Molin, Charlott Richardson, Elisabeth Ankarcrona, Annette Carnhede och Carl-Gustaf Hjort. Enhälligt.

Rättssekreterare: Märta Lindberg