

Fråga om SAS har brutit mot bestämmelsen om omdisponering i § 5 stk. 13 b andra meningen i det s.k. pilotavtalet mellan SAS och Svensk Pilotförening genom att med mer än en timme tidigarelägga en pilots schemalagda start av standby-tjänstgöring.

Postadress

Box 2018
103 11 Stockholm

Besöksadress

Stora Nygatan 2 A och B

Telefon

08-617 66 00

Telefax

08-617 66 15

kansliet@arbetsdomstolen.se
www.arbetsdomstolen.se

Expeditionstid

måndag–fredag

09.00–12.00

13.00–15.00

ARBETSDOMSTOLEN

DOM
2017-06-21Dom nr 41/17
Mål nr A 103/16**KÄRANDE**

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

SVARANDE

Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden, 902001-7720,
195 87 Stockholm
Ombud: chefsjuristen Jan Bergman, Transportföretagen TF AB, Box 5384,
102 49 Stockholm

SAKEN

skadestånd på grund av kollektivavtalsbrott

Bakgrund

Svensk Pilotförening (Pilotföreningen) och Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden (SAS) har träffat kollektivavtal för piloter anställda av SAS i Sverige (pilotavtalet). Pilotavtalet innehåller bl.a. följande.

§ 5 Tjänstgöringsperioder, schemulering och arbetstid

[...]

Stk. 1 Definitioner

[...]

- f) Omdisponering: En omdisponering är en ändring i publicerad schedule, t.ex. förseningar, kancelleringar och diversions. Utkall på standby anses inte som en omdisponering.

[...]

Stk. 4 Roster

Företaget producerar en roster per kalendermånad. Roster ska innehålla samtliga aktiviteter planlagt av SAS i den efterföljande månaden. Roster ska vara tillgänglig senast den 16e (sextonde) före den aktuella tjänstgöringsmånaden.

Stk. 5 Standby-tjänstgöring

Piloten kan planeras på standby (SB). SB:s förläggning på dygnet ska framgå på publicerad roster. Check-in ska ske snarast möjligt, dock senast med 80 minuters varsel (under normala förhållanden, trafik, väder etc.) [...]

[...]

Bestämmelser shorthaul (stk. 9–13)

[...]

Stk. 13. Omdisponering

- a) Mellan planlagd check-in och check-out på homebase kan piloten fritt omdisponeras.
- b) Första check-in och standby-start efter fridag får inte tidigareläggas. De resterande dagarna får check-in på hemmabas tidigareläggas med 1 timma. En sådan omdisponering ska senast varslas vid check-out dagen före.
- c) Sista check-out före fridag får inte senareläggas. De resterande dagarna får check-out på hemmabas maximalt senareläggas med upp till 2 timmar. Detta kan ske utan varsel.

Piloten G.H., som är anställd hos SAS med Arlanda som hemmabas, var schemalagd för produktion den 12–14 februari 2016. Den 11 och 15 februari 2016 hade han fridagar. Den 12 och 14 februari 2016 var G.H. schemalagd för flygtjänstgöring. Den mellanliggande dagen – den 13 februari 2016 – var han schemalagd som standby kl. 11.00–21.00. SAS tidigarelade emellertid hans standby-tjänstgöring den dagen så att den började kl. 07.00 och slutade kl. 17.00. Detta meddelades senast vid G.H:s check-out dagen dessförinnan.

Twisten

Parterna tvistar om SAS har brutit mot § 5 stk. 13 b andra meningen i pilotavtalet genom att med mer än en timme tidigarelägga G.H:s schemalagda standby-start den 13 februari 2016.

Twisten har inte kunnat lösas vid förhandlingar mellan parterna.

Pilotföreningen har väckt talan mot bl.a. SAS och yrkat skadestånd för kollektiv-avtalsbrott med anledning av G.H:s tjänstgöring den 13 februari 2016. Pilotföreningen har sedan, efter det att SAS kommit in med svaromål, återkallat sin talan. SAS har, enligt 18 kap. 5 § första stycket rättegångsbalken, yrkat att målet ändå ska prövas. Därför gör Arbetsdomstolen det genom denna dom.

Yrkande

Pilotföreningen har yrkat att Arbetsdomstolen ska förplikta SAS att till Pilotföreningen betala allmänt skadestånd med 20 000 kr för brott mot § 5 stk. 13 b i pilotavtalet, jämte ränta enligt 6 § räntelagen från delgivning av stämning (den 14 november 2016) till dess betalning sker.

SAS har bestritt käromålet, men vitsordat sättet att beräkna ränta.

Parter har yrkat ersättning för rättegångskostnader.

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

Pilotföreningen

Argumentation

Att vara schemalagd som standby innebär att piloten ska kunna med 80 minuters varsel inställa sig för tjänstgöring på Arlanda. Piloterna med Arlanda som hemmabas har ofta en restid mellan hemmet och Arlanda som bara är marginellt kortare än inställetiden om 80 minuter. Standby-tjänstgöring kräver således en hög beredskap för att lämna bostaden.

Mellan planlagd check-in och check-out på pilotens hemmabas kan piloten fritt omdisponeras av SAS (§ 5 stk. 13 a i pilotavtalet). Sista check-out före fredag får inte senareläggas (§ 5 stk. 13 b första meningen i pilotavtalet). Första check-in och standby-start efter fredag får inte tidigareläggas (§ 5 stk. 13 b första meningen i pilotavtalet). Bestämmelsen i § 5 stk. 13 b andra meningen i pilotavtalet innebär att under andra dagar än den första i en tjänstgöringsperiod får check-in och standby-start på pilotens hemmabas tidigareläggas med högst en timme. Att SAS tidigarelade G.H:s schemalagda standby-tjänstgöring den 13 februari 2016, den andra dagen i hans tjänstgöringsperiod den 12–14 februari 2016, med mer än en timme innebar alltså ett brott mot § 5 stk. 13 b andra meningen i pilotavtalet.

Det är riktigt som SAS anfört att standby-start inte specifikt anges i § 5 stk. 13 b andra meningen i pilotavtalet. Partsavsikten med avtalstexten när avtalet ingicks var emellertid att regeln i den meningen är tillämplig även på tidigareläggning av standby-start. Avsikten var att en pilot ska kunna lita på att starttiden för standby, även efter den första dagen i en tjänstgöringsperiod, inte avsevärt förändras.

Pilotens möjligheter att kunna uppfylla sociala förpliktelser påverkas i allra högsta grad av standby-tjänstgöring. Om SAS tilläts att utan begränsningar efter eget gottfinnande flytta starttiden för schemalagd standby-tjänstgöring, skulle detta menligt påverka pilotens förutsättningar att hantera balansen mellan arbete och fritid.

Orsaken till att omdisponering av schemalagd tjänstgöring för en pilot omgärdas av restriktioner är att piloten ska få en rimlig förutsägbarhet i sin vardag. Detta är viktigt för att piloten ska kunna hantera yrkeslivet i relation till vardagssysslor som att t.ex. hämta och lämna barn på förskola och engagera sig i barnens skolgång. Pilotyrket tillhör den grupp av yrken där arbetstiden är strikt kontrollerad och styrd av den schemaläggning som arbetsgivaren kontrollerar.

Att tidigarelägga standby-start kan få samma effekt som en tidigareläggning av check-in. Med SAS tolkning skulle, vid en väsentlig tidigareläggning av standby-start, en pilot kunna kallas till flygtjänstgöring och få en tid för check-in som är tidigare än en timme före ursprungligen schemalagd standby-start. Detta har inte varit partsavsikten.

Före pilotavtalet gällde ett mellan parterna träffat ”Provavtal omdisponering; short haul”. I det avtalet var omdisponeringsreglerna delvis annorlunda. Reglerna gav större utrymme för en pilot att i samråd med SAS göra avvikelser. I det avseendet är pilotavtalet mindre förmånligt för SAS. Ändringarna när pilotavtalet träffades syftade till att undvika att en pilots schemalagda tjänstgöring förskjuts så att tjänstgöringen blir oförutsägbar på ett sådant sätt att det medför svårigheter att planera privatliv och vila på fritiden.

Innehållet i SAS ensidigt upprättade Crew Planning Guide har inte någon juridisk relevans för tolkningen av pilotavtalet.

Rättsliga grunder

Bestämmelsen i § 5 stk. 13 b andra meningen i pilotavtalet är tillämplig vid tidigareläggning av både check-in och standby-start. Den schemalagda tiden för standby-start vid G.H:s tjänstgöring den 13 februari 2016 har i enlighet med pilotavtalet bara kunnat tidigareläggas med en timme. Genom att tidigarelägga G.H:s standby-start den dagen från kl. 11.00 till kl. 07.00 har SAS brutit mot pilotavtalet. SAS ska därför åläggas att betala allmänt skadestånd till Pilotföreningen med yrkat belopp.

SAS

Argumentation

I § 5 stk. 13 a i pilotavtalet anges att mellan planlagd check-in och check-out på homebase kan piloten fritt omdisponeras. Check-in och check-out sker vid den bas piloten är stationerad, s.k. homebase eller hemmabas. Check-in är den tidpunkt då piloten i samband med tjänstgöring senast måste infinna sig vid hemmabasen.

I § 5 stk. 13 b i pilotavtalet anges i första meningen att den första check-in-tiden och standby-start inte får tidigareläggas. Med ”första” avses den första dagen i en tjänstgöringsperiod (ett block av produktionsdagar). Det framgår av avtalstexten att parterna gör skillnad mellan check-in-tid och standby-start. Check-in-tid gäller endast för dem som är schemalagda för flygtjänstgöring. Den som är schemalagd som standby har en tidsangiven start för denna (standby-start) och ska från denna tidpunkt vara tillgänglig, antingen i hemmet eller på flygplatsen. Vid standby i hemmet ska piloten kunna inställa sig på flygplatsen inom 80 minuter.

Av andra meningen i § 5 stk. 13 b i pilotavtalet framgår att check-in-tiden för de följande produktionsdagarna som mest får tidigareläggas med en timme.

Någon reglering av tidigareläggning av standby-start finns inte för andra dagar än den första i en tjänstgöringsperiod. Om parterna hade önskat begränsa SAS rätt att tidigarelägga standby-starten för de följande dagarna i tjänstgöringsperioden, borde parterna rimligen ha angett det i avtalstexten, liksom de har gjort för den första produktionsdagen. Parterna har inte avsett att införa några sådana begränsningar. Av § 5 stk. 13 b andra meningen i pilotavtalet följer inte några begränsningar av möjligheten att tidigarelägga standby-start.

Den som är schemalagd för flygtjänstgöring får alltså en check-in-tid och en check-out-tid. För den som är schemalagd som standby anges ingen check-in-tid eller check-out-tid, eftersom man inte vet om det blir aktuellt med flygtjänstgöring. Däremot har piloten en start- och sluttid mellan vilka tidpunkter han eller hon ska finnas tillgänglig för att kunna bli inringd. Starttiden kan SAS fritt justera, med undantag för starttiden den första dagen i en tjänstgöringsperiod. Blir piloten inringd, får piloten en check-in-tid och en check-out-tid, eftersom piloten ska utöva flygtjänstgöring.

Begränsningar i rätten att omdisponera schemalagda piloter har funnits i decennier i kollektivavtal mellan parterna. SAS upprätthåller sedan 2013 en Crew Planning Guide, som uppdateras löpande. Guiden är ensidigt upprättad av SAS och syftar till att förklara och illustrera arbetsgivarens tillämpning av delar av kollektivavtalet. Guiden finns tillgänglig för alla anställda hos SAS och är väl känd av Pilotföreningen. SAS har i Crew Planning Guide, i enlighet med SAS inställning i målet, redogjort för hur omdisponeringsreglerna ska tillämpas. SAS har inte tidigare mötts av invändningar mot tolkningen och tillämpningen från Pilotföreningen.

Det kollektivavtal som gällde före pilotavtalet innehöll bl.a. följande.

2. Omdisponering

För att avveckla trafiken kan produktionsdagar omdisponeras.

Mellan ursprunglig schedulerad check-in på hemmabas og ursprunglig check-out på hemmabas får SAS fritt omdisponera pilot. I övrigt gäller nedanstående.

SAS kan kontakta den enskilde piloten om omdisponering, även om varseltiden och övriga tidsgränser eller regler inte uppfylls.

2.1 Omdisponering

Tidigareläggande av check-in på hemmabas med upp til 1 timme får göras med iakttagande av varseltid senast vid check-out dagen före. Tidigareläggande av första check-in efter ledig dag, får endast ske i samråd med berörd pilot.

Omdisponering som innebär upp till 2 timmars senarelagd check-out/stand-by slut på hemmabas, kan ske utan varsel; dock inte på sista dag före ledig dag.

[...]

4 Standby

[...]

4.3. Start och sluttidpunkt för standby får ändras, när detta sker senast vid check-out dagen före. Standby på första dagen i tjänstgöringsblock får dock inte tidigareläggas.

Omdisponeringsreglerna i pilotavtalet är alltså materiellt desamma som i det tidigare kollektivavtalet. Det fanns inte heller tidigare någon begränsning av möjligheten att ändra standby-start annat än för första dagen i en tjänstgöringsperiod. I punkt 4.3 i det tidigare kollektivavtalet angavs uttryckligen att starttidpunkten för standby får ändras. I syfte att minska kollektivavtalets omfång rationaliserades sådan text i det tidigare kollektivavtalet bort som inte ansågs absolut

nödvändig. Eftersom parterna i pilotavtalet införde den enda begränsning för att tidigarelägga standby-start som fanns, för första dagen i en tjänstgöringsperiod, ansågs det överflödigt att i avtalstexten ange att det inte finns några begränsningar för tidigareläggning av standby-start för de övriga dagarna i en tjänstgöringsperiod.

Rättsliga grunder

Bestämmelsen i § 5 stk. 13 b andra meningen i pilotavtalet är inte tillämplig vid tidigareläggning av standby-start. SAS har inte, genom att tidigarelägga G.H:s schemalagda standby-start från kl. 11.00 till kl. 07.00 den 13 februari 2016, som inte var den första dagen i hans tjänstgöringsperiod, brutit mot pilotavtalet.

Utredningen

Målet har avgjorts efter huvudförhandling. På SAS begäran har D.O. och C.H. förhörts. En del skriftlig bevisning har gåtts igenom.

Domskäl

Pilotföreningen, men inte SAS, anser att § 5 stk. 13 b andra meningen i pilotavtalet innebär den begränsningen att SAS inte fick med mer än en timme tidigarelägga piloten G.H:s schemalagda standby-start den 13 februari 2016.

Någon sådan begränsning framgår inte av ordalydelsen av avtalstexten, som fick sin utformning 2015 när kollektivavtalet kortades väsentligt. Av ordalydelsen av det kollektivavtal som då kortades framgick uttryckligen att SAS i ett fall som G.H:s hade fått ändra starttidpunkten för standby på det sätt som skett. De enda två personer som hörts förhandlade 2015 för SAS. Av vad de har berättat framgår att avsikten var att den nya kortade lydelsen skulle i fråga om omdisponering av standby ha samma innebörd som tidigare och att något annat inte diskuterades vid avtalsförhandlingarna.

Arbetsdomstolens slutsats är att pilotavtalet har den innebörd SAS gjort gällande. SAS har således inte brutit mot pilotavtalet när G.H:s schemalagda standby-start den 13 februari 2016 tidigarelades från kl. 11.00 till kl. 07.00. Pilotföreningens skadeståndstalan ska därmed avslås. Pilotföreningen, som har förlorat, ska ersätta SAS rättegångskostnader med begärt belopp, som enligt Arbetsdomstolens mening är skäligt.

Domslut

1. Arbetsdomstolen avslår Svensk Pilotförenings talan.
2. Svensk Pilotförening ska ersätta Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden för rättegångskostnader med 92 400 kr, varav 90 000 kr avser ombudsarvode, med ränta enligt 6 § räntelagen på det förstnämnda beloppet från dagen för denna dom till dess betalning sker.

Ledamöter: Sören Öman, Anna Middelman, Inga Jerkeman, Charlott Richardson, Åsa Kjellberg Kahn, Carl-Gustaf Hjort och Ulla Persson. Enhälligt.

Rättssekreterare: Pontus Bromander