

Sammanfattning

En pilot har till följd av att han inte längre uppfyllde de medicinska kraven för att inneha trafikflygarcertifikat fått certifikatet återkallat. Härefter har piloten blivit avskedad. Enligt kollektivavtalet har en pilot som fått certifikatet återkallat av medicinska skäl rätt till löpande trygghetsersättning av arbetsgivaren efter viss karenstid. Arbetsgivaren har i detta fall inte betalat ut trygghetsersättning till piloten med hänvisning till att han förlorat sin anställning till följd av avskedandet och inte på grund av certifikatförlusten. Fråga dels om det förelegat laga grund för avskedandet, dels om piloten haft rätt till den löpande trygghetsersättningen enligt kollektivavtalet.

ARBETSDOMSTOLEN

DOM  
2012-06-27  
StockholmDom nr 49/12  
Mål nr A 107/11**KÄRANDE**

Svensk Pilotförening, Wallingatan 44 A, 111 24 Stockholm  
Ombud: advokaten Erik Danhard, Hamilton Advokatbyrå, Box 715,  
101 33 Stockholm

**SVARANDE**

1. Svenska FlygBranschen, Box 5384, 102 49 Stockholm  
2. TUIfly Nordic AB, 556248-9525, 117 85 Stockholm  
Ombud för 1 och 2: advokaterna Fredrik Dahl och Fredrik Gustafsson,  
Advokatfirman Vinge KB, Box 1703, 111 87 Stockholm

**SAKEN**

avskedande m.m.

---

Mellan Svenska FlygBranschen och Svensk Pilotförening (pilotföreningen) gäller kollektivavtal. TUIfly Nordic AB (bolaget) är medlem i Svenska FlygBranschen. I kollektivavtalet rörande anställnings- och löneförhållanden för hos bolaget (i avtalet benämnt BLX) anställda flygkapten och flygstyrmän finns bland annat följande bestämmelser.

**§ 1 TJÄNSTGÖRINGSFÖRHÅLLANDEN**

---

**Mom 14.**

I det fall pilot, av medicinska orsaker ej kan utföra flygtjänst, men i övrigt är arbetsför kan piloten överföras till administrativt arbete under denna period efter överenskommelse mellan den enskilde piloten, SPF/BLX och BLX.

---

**§ 12 FÖRSÄKRINGAR****Certifikatförlustförsäkring****Mom 1.**

Företaget tecknar och vidmakthåller en certifikatförlustförsäkring (loss of licence) för piloter som:

- har anställning i företaget som pilot
- har gällande trafikflygarcertifikat utfärdat inom EU/EES område.
- ej tidigare erhållit ersättning från försäkringen  
(försäkringar gäller även nyrekryterad pilot under utbildning)

Anm. Försäkringen gäller under tjänstledighet som inte överstiger 6 månader. Försäkringen gäller upp till 12 månader i samband med föräldraledighet.

**Mom 2.**

För anställd som inte fyllt 56 år utgör försäkringsbeloppet 2.000.000 kr. För anställd som fyllt 56 år, avtrappas försäkringsbeloppet med 20% per år, till lägst 400.000 kr. Försäkringen upphör vid fyllda 60 år eller vid förtida pension.

#### *Mom 3.*

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

- a) Den anställde har drabbats av sjukdomstillstånd eller kroppsskada som kan anses vara ett varaktigt hinder för innehav av trafikflygarcertifikat, eller medför sådana begränsningar att vederbörande inte kan tjänstgöra som befälhavare, eller i pilotstol vid start och landning.
- b) Vederbörande luftfartsmyndighet har på grund av ovan nämnda sjukdomstillstånd eller kroppsskada beslutat återkalla, begränsa, vägra utfärda eller förnya medicinskt certifikatet.
- c) Den anställda kan återropa 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 sjukdom 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.
- d) Den anställde ej tillträder sådan alternativ flightdecktjänst som certifikatet tillåter.
- e) Den anställde skall utan dröjsmål underrätta företaget om luftfartsmyndighetens beslut att återkalla, begränsa, vägra utfärda eller förnya certifikatet. Likaså om den anställde återfår medicinskt certifikat.
- f) Skada och sjukdomstillstånd skall ej uppkommit genom missbruk av alkohol, narkotika eller annat berusningsmedel. Ej heller genom deltagande i krigshandlingar, vistelse i krigszon utan försäkringsgivarens och arbetsgivarens godkännande.

Ersättningen utbetalas med hänsyn till gällande förhållanden per den dag som fastställs enligt punkt c) ovan. Utbetalning av enligt ovan utfallande försäkringsbelopp sker med en karenstid av sex månader räknat från den dag luftfartsmyndigheten fattat beslut enligt punkt b) och förutsätter att den anställde fortfarande lever vid karenstidens utgång.

#### *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 kan företaget utlägga intjänad semester och övrig ledighet, dock ej sparad semester enligt §5 mom 5.

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 ovannämnda lön. Anställd som av medicinska skäl förlorat sin anställning, har rätt till återanställning, om han/hon återfår certifikatet.

#### *Mom 5.*

Premien för ovan angivna försäkring gottskrives den anställde som en tillkommande löneförmån.

#### *Mom 6.*

Anställd som av medicinska skäl förlorat sin anställning innehar samma förmåner som övrig pensionär som varit anställd i företaget, samt skall vid anställningens

upphörande erhålla identitetshandling utställd av företaget där det framgår att vederbörande varit anställd vid företaget (inkluderat position t.ex. Retired Captain).

*Mom 7.*

Eventuella försämringar av certifikatförlustförsäkring kan ej gälla retroaktivt för drabbad pilot.

**Löpande trygghetsersättning**

*Mom 1.*

Företaget utbetalar en löpande månatlig ersättning med 75% av den gällande månadslönen. Denna skall av företaget vara externt säkrad.

Med månadslön avses heltidslön, oavsett sysselsättningsgrad, där sysselsättningsgraden ej understiger 78 %, inklusive de fasta tilläggen. Understiger sysselsättningsgraden 78 % baseras ersättningen på den aktuella lönen vid sjukdomstillfället. Ersättningen utfaller efter 6 månaders karens. Ersättningen utbetalas under en tid av 120 månader.

*Mom 2.*

Ersättningen utbetalas till anställd som före 60 års ålder förlorar certifikatet enligt luftfartsmyndighets beslut och som icke erhåller sjukersättning eller allmän förtidspension. Ersättningen utbetalas längst till 65 års ålder.

*Mom 3.*

Ersättningen skall täcka inkomstbortfall mellan tidigare pilotinkomst och inkomst från alternativ sysselsättning eller annan ersättning. Ersättningen från trygghetsersättning kan, tillsammans med annan ersättning, maximalt uppgå till 90 % av pilotinkomsten. Pilot som erhåller lön/ersättning från alternativ sysselsättning skall utan dröjsmål underrätta företaget.

*Mom 4.*

Eventuella försämringar av trygghetsersättning kan ej gälla retroaktivt för drabbad pilot.

- - -

M.A. anställdes som pilot hos bolaget år 1993. Sedan M.A. i mars 2010 hade drabbats av en stroke beslutade Transportstyrelsen den 23 september 2010 att återkalla hans trafikflygarcertifikat tills vidare. Förvaltningsrätten i Linköping beslutade genom dom den 23 mars 2011 att slutligt återkalla trafikflygarcertifikatet. Samma dag avskedades M.A. av bolaget. Tvist har uppkommit mellan parterna dels om M.A. har rätt till löpande trygghetsersättning enligt kollektivavtalet, dels om det förelegat laga grund för avskedandet.

Pilotföreningen har väckt talan mot Svenska FlygBranschen och bolaget (arbetsgivarparterna) och yrkat i första hand att Arbetsdomstolen ska förplikta bolaget att till M.A. betala

1. löpande trygghetsersättning enligt följande alternativ

- a) om Arbetsdomstolen skulle finna att den 1 april 2011 är den relevanta tidpunkten med 818 250 kr från den 1 april 2011 t.o.m. dag för huvudförhandling,

b) om Arbetsdomstolen skulle finna att den 1 oktober 2011 är den relevanta tidpunkten med 392 518 kr från den 1 oktober 2011 t.o.m. dag för huvudförhandling,

2. ekonomiskt skadestånd motsvarande bortfall av lön

a) om Arbetsdomstolen skulle finna att den 1 april 2011 är den relevanta tidpunkten

i) och Arbetsdomstolen skulle finna att det inte förelegat laga skäl för avskedande, med 38 153 kr under perioden den 24 mars 2011 t.o.m. den 1 april 2011,

b) om Arbetsdomstolen skulle finna att den 1 oktober 2011 är den relevanta tidpunkten

i) och Arbetsdomstolen skulle finna att det inte ens förelegat saklig grund för uppsägning, med 757 106 kr under perioden den 24 mars 2011 t.o.m. den 1 oktober 2011,

ii) och Arbetsdomstolen skulle finna att det inte förelegat laga skäl för avskedande men väl saklig grund för uppsägning, med 721 426 kr under perioden den 24 mars 2011 t.o.m. den 23 september 2011,

3. allmänt skadestånd för brott mot anställningsskyddslagen och kollektivavtalet med 310 000 kr.

Pilotföreningen har vidare yrkat att M.A. förbehålls rätt att framställa krav avseende bortfall av pensionsförmåner.

Pilotföreningen har även yrkat att Arbetsdomstolen ska förplikta bolaget att betala allmänt skadestånd till föreningen med 50 000 kr för brott mot kollektivavtalet.

Ränta har yrkats i enlighet med bilaga 1 (uteslutes här). Bolaget har delgivits stämning den 4 juli 2011.

Pilotföreningen har yrkat i andra hand att Arbetsdomstolen ska förplikta bolaget att till M.A. betala

1. löpande trygghetsersättning enligt följande alternativ

a) om Arbetsdomstolen skulle finna att den 1 april 2011 är den relevanta tidpunkten

i) och Arbetsdomstolen skulle finna att det inte ens förelegat saklig grund för uppsägning med 818 250 kr från den 1 april 2011 t.o.m. dag för huvudförhandling,

ii) och Arbetsdomstolen skulle finna att det inte förelegat laga skäl för avskedande men väl saklig grund för uppsägning med 818 250 kr från den 1 april 2011 t.o.m. dag för huvudförhandling,

b) om Arbetsdomstolen skulle finna att den 1 oktober 2011 är den relevanta tidpunkten

i) och Arbetsdomstolen skulle finna att det inte ens förelegat saklig grund för uppsägning med 392 518 kr från den 1 oktober 2011 t.o.m. dag för huvudförhandling,

## 2. ekonomiskt skadestånd motsvarande bortfall av lön

a) om Arbetsdomstolen skulle finna att den 1 april 2011 är den relevanta tidpunkten

i) och Arbetsdomstolen skulle finna att det inte förelegat saklig grund för uppsägning med 38 153 kr under perioden den 24 mars 2011 t.o.m. den 1 april 2011,

ii) och Arbetsdomstolen skulle finna att det inte förelegat laga skäl för avskedande men väl saklig grund för uppsägning med 38 153 kr under perioden den 24 mars 2011 t.o.m. den 1 april 2011,

b) om Arbetsdomstolen skulle finna att den 1 oktober 2011 är den relevanta tidpunkten

i) och Arbetsdomstolen skulle finna att det inte ens förelegat saklig grund för uppsägning med 757 106 kr under perioden den 24 mars 2011 t.o.m. den 1 oktober 2011,

ii) och Arbetsdomstolen skulle finna att det inte förelegat laga skäl för avskedande men väl saklig grund för uppsägning med 721 426 kr under perioden den 24 mars 2011 t.o.m. den 23 september 2011,

## 3. allmänt skadestånd för brott mot anställningsskyddslagen och kollektivavtalet med 310 000 kr.

Pilotföreningen har vidare yrkat att M.A. förbehålls rätt att framställa krav avseende bortfall av pensionsförmåner.

Pilotföreningen har även yrkat att Arbetsdomstolen ska förplikta bolaget att betala allmänt skadestånd till pilotföreningen med 50 000 kr för brott mot kollektivavtalet.

Ränta yrkas i enlighet med bilaga 1 (uteslutes här). Bolaget har delgivits stämning den 4 juli 2011.

Arbetsgivarparterna har bestritt samtliga pilotföreningens yrkanden. Yrkade belopp avseende löpande trygghetsersättning och ekonomiskt skadestånd har vitsordats i och för sig. Inget belopp avseende allmänt skadestånd har vitsordats. Ränterykandena har vitsordats i och för sig.

Arbetsgivarparterna har vidare angett följande inställning till pilotföreningens yrkanden.

Om Arbetsdomstolen skulle komma fram till att det föreligger förutsättningar för utdömande av allmänt skadestånd ska detta jämkas till i första hand noll eller i vart fall ett lägre belopp än vad som yrkats och som Arbetsdomstolen finner skäligt.

Om Arbetsdomstolen skulle komma fram till att det i och för sig föreligger en rätt till löpande trygghetsersättning har en sådan rätt under alla förhållanden inte förelegat före den 2 oktober 2011.

Om Arbetsdomstolen skulle komma fram till att bolaget haft laglig grund för att avskeda M.A. är han inte berättigad till vare sig löpande trygghetsersättning eller ekonomiskt skadestånd.

Om Arbetsdomstolen skulle komma fram till att bolaget inte haft laglig grund för att avskeda M.A., men väl saklig grund för uppsägning av personliga skäl, och relevant datum för utbetalning av löpande trygghetsersättning är den 1 oktober 2011 är M.A. inte berättigad till sådan ersättning eftersom anställningen ändå skulle ha upphört den 23 september 2011. Det vitsordas dock att M.A. under dessa förhållanden är berättigad till ekonomiskt skadestånd fr.o.m. den 24 mars 2011 t.o.m. den 23 september 2011.

Om Arbetsdomstolen skulle komma fram till att bolaget inte haft saklig grund för att avskeda M.A., men att bolaget haft saklig grund för uppsägning av personliga skäl, och relevant datum för utbetalning av löpande trygghetsersättning är den 1 april 2011 är M.A. berättigad till sådan ersättning från den 1 april 2011 och ekonomiskt skadestånd fr.o.m. den 24 mars 2011 t.o.m. den 1 april 2011.

Om Arbetsdomstolen skulle komma fram till att bolaget inte haft saklig grund för att avskeda M.A. eller saklig grund för uppsägning av personliga skäl och relevant datum för utbetalning av löpande trygghetsersättning är den 1 oktober 2011 är M.A. berättigad till sådan ersättning från den 1 oktober 2011 och ekonomiskt skadestånd fr.o.m. den 24 mars 2011 t.o.m. den 1 oktober 2011.

Om Arbetsdomstolen skulle komma fram till att bolaget inte haft saklig grund för att avskeda M.A. eller saklig grund för uppsägning av personliga skäl och relevant datum för utbetalning av löpande trygghetsersättning är den 1 april 2011 är M.A. berättigad till sådan ersättning från den 1 april 2011 och ekonomiskt skadestånd fr.o.m. den 24 mars 2011 t.o.m. den 1 april 2011.

Parterna har yrkat ersättning för sina rättegångskostnader.

Till utveckling av sin talan har parterna anfört i huvudsak följande.

## **Pilotföreningen**

### *Bakgrund*

Bolaget, som ingår i Fritidsresegruppen, bedriver verksamhet med charterflygningar och har beroende på säsong sju till elva flygplan tillgängliga. Bolaget har cirka 600 anställda, varav cirka 160 är piloter. M.A. har varit anställd som pilot i bolaget sedan år 1993. Den som ska kunna arbeta som pilot måste ha ett trafikflygarcertifikat, dvs. ett myndighetstillstånd för rätt att få flyga. Den 31 mars 2010 drabbades M.A. av en stroke. En flygöverläkare gjorde den 29 juli 2010 en flygoperativ bedömning och kom fram till att M.A. inte längre uppfyllde de medicinska kraven för att inneha ett trafikflygarcertifikat. Med

anledning härav beslutade Transportstyrelsen den 23 september 2010 att återkalla M.A:s trafikflygarcertifikat tills vidare.

M.A. sjukskrevs och genomgick medicinsk rehabilitering. Han återgick i arbete i oktober 2010. Eftersom hans certifikat var återkallat fick han inte längre utföra flygande arbetsuppgifter. Han började därför arbeta med administrativa uppgifter i bolaget som att utföra språktester. Under tiden förde M.A. en dialog med Transportstyrelsen eftersom hans ambition var att återfå sitt certifikat och återgå till flygande arbetsuppgifter. M.A. godtog inte de medicinska bedömningar som hade gjorts och begärde i oktober 2010 att Transportstyrelsen skulle ompröva sitt beslut. Transportstyrelsen uppmanade M.A. att inkomma med kompletterande underlag senast den 15 april 2011 och meddelade att ansökan om slutlig återkallelse av certifikatet annars skulle komma att lämnas in till förvaltningsrätten.

Kollektivavtalet innehåller bestämmelser som berättigar en pilot till vissa ekonomiska förmåner om certifikatet förloras och som innebär att pilotens anställning ska upphöra efter en viss tid. M.A. fyllde inte i de dokument som krävdes för att komma i åtnjutande av förmånerna eftersom han var inställd på att återgå i flygande tjänst. Han fortsatte att arbeta för bolaget under våren 2011. I mars 2011 uppkom en möjlighet för M.A. att följa med på en flygning till Krabi i Thailand. Natten mellan den 10 och 11 mars 2011 inträffade en händelse i Thailand mellan M.A. och M.J. som arbetade som flygvärdinna i bolaget. Händelsen utreddes och bolaget förberedde arbetsrättsliga åtgärder mot M.A. Vid samma tidpunkt kommunicerade M.A. med Transportstyrelsen. Eftersom han hade kommit till insikt om att hans ambition att återfå certifikatet och återgå till flygande tjänst var ohållbar bestämde han sig för att återta sin begäran om omprövning. Därefter ansökte Transportstyrelsen den 18 mars 2011 hos Förvaltningsrätten i Linköping om att M.A:s trafikflygarcertifikat skulle återkallas slutligt. I dom den 23 mars 2011 biföll Förvaltningsrätten i Linköping ansökan och återkallade certifikatet slutligt. Samma dag avskedades M.A. av bolaget.

#### *Twisten och yrkandena*

Sedan M.A. hade avskedats uppstod en rad tvistefrågor mellan parterna. Det är sålunda tvistigt om M.A., med anledning av att han förlorade sitt trafikflygarcertifikat, har rätt till löpande trygghetsersättning enligt kollektivavtalet och i så fall från vilken tidpunkt en sådan rätt föreligger. Det är också tvistigt om det funnits laga grund för avskedandet.

Förstahandsyrkandet utgår från pilotföreningens ståndpunkt att avskedandet saknar betydelse för bedömningen av om M.A. har rätt till löpande trygghetsersättning. Andrahandsyrkandet utgår från arbetsgivarparternas ståndpunkt, dvs. att avskedandet och bedömningen av detta har betydelse även för bedömningen av om M.A. har rätt till löpande trygghetsersättning.

#### *Kollektivavtalets bestämmelser*

I § 12 i kollektivavtalet, som har rubriken "Försäkringar" regleras under skilda underrubriker två olika ekonomiska förmåner, nämligen certifikatförlustförsäkring och löpande trygghetsersättning. Under rubriken "Certifikatförlustförsäkring" finns även en bestämmelse om anställningens automatiska upphörande. I bolaget finns en praxis kring hur bolaget ska agera mot en pilot vars anställning ska upphöra till följd av certifikatförlust.

Certifikatförlustförsäkringen består av ett kapitalbelopp som utbetalas av ett försäkringsbolag. Arbetsgivarens åtagande består i att teckna och vidmakthålla en försäkring. Av Mom 2 framgår att kapitalbeloppet uppgår till 2 miljoner kr för anställda som inte fyllt 56 år och att beloppet reduceras för anställda äldre än 56 år. I punkterna a) till c) under Mom 3 anges de förutsättningar som ska vara uppfyllda för att kapitalbeloppet ska betalas. Förutsättningarna innebär att det ska föreligga ett sjukdomstillstånd hos den anställde, att ett beslut om certifikatet ska ha fattats av en myndighet och att försäkringsavtalet ska vara gällande och kunna återopas vid en viss tidpunkt som anknyter till de två tidigare förutsättningarna. I Mom 3 punkten f) anges de undantagssituationer när kapitalbelopp inte betalas. Där anges också att kapitalbelopp betalas efter en karenstid av sex månader från luftfartmyndighetens, dvs. Transportstyrelsens, beslut. I Mom 4 föreskrivs att anställningen automatiskt upphör sex månader efter att vederbörande myndighet har skickat skriftligt beslut. Vid provanställning upphör enligt bestämmelsen anställningen automatiskt efter tre månader. I den situationen föreligger alltså ingen anställning vid karenstidens utgång. En anställd som förlorat sin anställning på grund av medicinska skäl har enligt samma moment rätt till återanställning om han eller hon återfår certifikatet.

Den löpande trygghetsersättningen betalas av arbetsgivaren genom månatliga utbetalningar. Av Mom 1 i det avsnittet framgår att den löpande trygghetsersättningen ska vara 75 procent av den gällande månadslönen samt att den ska vara externt säkrad av bolaget. Den löpande trygghetsersättningen ska enligt samma moment betalas ut efter sex månaders karenstid. I Mom 2 anges villkoren för att löpande trygghetsersättning ska betalas. Där anges att ersättningen betalas till anställd som förlorar certifikatet före 60 års ålder och som inte får sjukersättning eller allmän förtidspension. Vidare anges att ersättningen som längst betalas till 65 års ålder.

Bestämmelserna om de ekonomiska förmånerna i form av kapitalbelopp och löpande trygghetsersättning samt bestämmelsen om anställningens automatiska upphörande är sammanlänkade. De bygger på varandra och ska läsas som en helhet. De villkor som ska vara uppfyllda för att förmånerna ska utfalla framgår uttryckligen av kollektivavtalet. Bedömningen av om kapitalbelopp och löpande trygghetsersättning ska utbetalas ska göras från försäkringsrättslig utgångspunkt. Trots att den löpande trygghetsersättningen numera betalas av arbetsgivaren ska alltså rätten till ersättningen inte bedömas från andra utgångspunkter än rätten till kapitalbeloppet. Det avgörande för bedömningen är därför om ett försäkringsfall har inträffat, dvs. om certifikatet har återkallats p.g.a. medicinska skäl.

*Avtalshistorik*

Kollektivavtalet som gällde mellan åren 1997 och 1999 innehöll bestämmelser i § 12 om loss of licence och löpande trygghetsförsäkring, dvs. det som i dag kallas certifikatförlustförsäkring och löpande trygghetsersättning. Av bestämmelserna framgick att bolaget var skyldigt att teckna och vidmakthålla en certifikatförlustförsäkring och en trygghetsförsäkring. Vid den tidpunkten betalades alltså både kapitalbeloppet och den löpande ersättningen av försäkringsbolag. Bolaget, som då hette Britannia Airways AB, hade tecknat försäkring i Länsförsäkringar. Av bestämmelsen i A 2 i försäkringsvillkoren från år 1998 framgick vilka förutsättningar som skulle vara uppfyllda för att kapitalbeloppet skulle betalas. Det krävdes att den försäkrade p.g.a. sjukdomstillstånd eller kroppsskada hade fått sitt certifikat återkallat eller vägrats förnyelse av certifikatet samt att hindret för innehav av certifikatet varat i minst tre månader från vederbörande myndighets beslut och ansågs som varaktigt. Vid dödsfall skedde enligt villkoren ingen utbetalning och kapitalbeloppet avtrappades för piloter äldre än 55 år. I A 3 i försäkringsvillkoren angavs att försäkringen inte gällde med avseende på sjukdomstillstånd eller kroppsskada som var en följd av annan yrkesmässig flygning, krigshandling eller politiska oroligheter, sjukdom vars symptom visat sig medan den försäkrade deltog i krig eller psykisk sjukdom. Försäkringen gällde inte heller om den försäkrade uppsåtligt eller genom grov vårdslöshet hade framkallat eller förvärrat sjukdomstillståndet eller kroppsskadan, om skadan eller sjukdomen uppkommit vid försök till självmord, förövande av brottslig handling eller genom åsidosättande av gällande trafikregler eller säkerhetsföreskrifter.

Av B 7 i försäkringsvillkoren framgick vilka förutsättningar som skulle vara uppfyllda för att löpande trygghetsförsäkring skulle betalas. Om den försäkrade drabbades av pilotsjukdom gav försäkringen enligt villkoren rätt till ersättning för den tid sjukperioden varade utöver karenstiden, sex månader eller uppsägningstiden enligt kollektivavtal om den var längre än tre månader. Löpande trygghetsförsäkring utbetalades dock som längst i 120 månader eller tills den försäkrade hade uppnått 65 år. Efter en myndighets beslut om certifikatförlust räknades karenstiden från uppsägningdagen som pilot till uppsägningstidens slut. Med pilotsjukdom avsågs enligt villkoren oförmåga att utöva yrket som pilot p.g.a. sjukdom eller olycksfall men med hel arbetsförmåga i annat yrke. I B 12 i villkoren angavs att försäkringen inte gällde vid pilotsjukdom som var en följd av annan yrkesmässig flygning, krigshandling eller politiska oroligheter, sjukdom vars symptom visat sig medan den försäkrade deltog i krig, sjukdomstillstånd eller kroppsskada som den försäkrade ådragit sig vid försök till självmord eller psykisk sjukdom. Därutöver berättigade försäkringen inte till ersättning om den försäkrade hade avsiktligt åsidosatt för luftfart gällande trafikregler eller säkerhetsföreskrifter eller om pilotsjukdomen berodde på missbruk av alkohol, andra berusningsmedel, sömnmedel eller narkotiska medel.

För såväl kapitalbeloppet som den löpande ersättningen fanns det således uttryckliga bestämmelser i försäkringsvillkoren från år 1998 som reglerade när utbetalning skulle ske. Det framgår tydligt av dessa villkor att det är tidpunkten för försäkringsfallet som är styrande.

I kollektivavtalet som gällde mellan åren 2001 och 2004 ändrades bestämmelsen om certifikatförlustförsäkring på så sätt att det i Mom 3 punkten f) angavs uttryckliga undantag för när utbetalning av kapitalbeloppet inte skulle ske och bestämmelserna om löpande trygghetsförsäkring tillfördes i ett nytt Mom 3 regler om avräkning av annan inkomst. Vid denna tidpunkt uppstod det problem med att hitta ett försäkringsbolag som var villigt att teckna de försäkringar som kollektivavtalet föreskrev. Störst problem förelåg avseende den löpande trygghetsförsäkringen. I kollektivavtalet angavs att bolaget skulle teckna och vidmakthålla en trygghetsförsäkring. Eftersom detta inte längre var möjligt skrev parterna år 2001 en protokollsanteckning till kollektivavtalet om den situationen.

Även till det kollektivavtal som gällde mellan åren 2004 och 2007 fanns en protokollsanteckning. I anteckningen angavs att parterna var överens om att reglerna om certifikatförlustförsäkring gällde fram till dess att nytt skydd överenskommits samt att bolaget ansvarade för att piloten ersattes enligt gällande certifikatförlustförsäkring fram till dess att nytt skydd överenskommits. Det angavs vidare i anteckningen att med certifikatförlustförsäkring menades ersättning i sin helhet enligt nu gällande § 12, inklusive trygghetsförsäkringen. Protokollsanteckningen innebar att bolaget tog över ansvaret för den löpande ersättningen från försäkringsbolaget samt att de försäkringsvillkor som tidigare hade gällt alltså skulle vara gällande.

Kollektivavtalet för åren 2007 till 2010 innehöll samma avtalstext som nuvarande kollektivavtal om försäkringar i § 12. År 2007 stod det klart att det inte fanns någon möjlighet att teckna en försäkring hos ett försäkringsbolag för den löpande ersättningen. Detta återspeglas av avtalstexten där det numera uttryckligen anges att bolaget ska betala den löpande ersättningen. Den tidigare texten ”företaget tecknar och vidmakthåller en trygghetsförsäkring” ändrades år 2007 till ”företaget utbetalar”. År 2007 skrevs det också in i avtalet att den löpande ersättningen ska vara externt säkrad av bolaget.

Sammanfattningsvis framgår att de villkor som gällde när den löpande ersättningen betalades ut av försäkringsbolag alltså är desamma. Det enda som förändrats genom åren är att utbetalningen numera görs av bolaget i stället för av ett försäkringsbolag. Kollektivavtalet innehåller uttryckliga regler för när utbetalning av löpande trygghetsersättning ska ske. Det finns även regler för när utbetalning inte ska ske. Något uttryckligt krav i kollektivavtalet att anställningen ska bestå när betalningsskyldigheten inträder, dvs. vid utgången av karenstiden, finns inte. Det krävs alltså inte att anställningen består för att löpande trygghetsersättning ska betalas.

*Arbetsgivarparternas tidigare inställning till reglerna om ersättning vid certifikatsförlust*

Av arbetsgivarorganisationens och bolagets tidigare hantering av rätten till ersättning vid certifikatsförlust framgår att deras inställning till reglerna överensstämmer med pilotföreningens ståndpunkt i nuvarande tvist. Följande omständigheter belyser detta.

Arbetsgivarparterna anhängiggjorde under slutet av år 2006 ett mål i Arbetsdomstolen som gällde krav på återbetalning av löpande trygghetsersättning som bolaget hade betalat ut till en pilot. I stämmningsansökan anförde arbetsgivarparterna att kollektivavtalet inte innehöll några bestämmelser om vilka omständigheter som skulle finnas för att den löpande trygghetsförsäkringen skulle utgå utan att detta reglerades av de försäkringsvillkor som gällde för den försäkring som bolaget hade åtagit sig att teckna och vidmakthålla. I det målet hävdade arbetsgivarparterna alltså att kollektivavtalet skulle tolkas mot bakgrund av försäkringsvillkoren. Bolaget intog samma ståndpunkt vid de förhandlingar under våren 2007 om tolkningen av § 12 i kollektivavtalet som fördes mot bakgrund av tvisten i Arbetsdomstolen.

Här kan också hänvisas till bolagets hållning vid ett sådant månadsmöte som regelbundet äger rum mellan bolaget och pilotföreningen. Av protokoll från månadsmötet den 1 och 2 mars 2006 framgår att parterna diskuterade ersättningen vid certifikatsförlust. Av anteckningarna framgår att pilotföreningen var missnöjd med att försäkringsbolaget inte betalade ersättning efter certifikatsförlust enligt kollektivavtalet utan överskred karenstiden och ansåg att bolaget skulle betala den löpande ersättningen oavsett hur försäkringsbolaget hanterade utbetalningen av kapitalbeloppet. Bolaget uppgav då att det inte ville göra någon bedömning av om eller när löpande trygghetsförsäkring skulle förfalla till betalning utan att denna skulle utbetalas när kapitalbeloppet hade utbetalats av tecknat försäkringsbolag. Bolagets uppfattning vid denna tidpunkt var således att de två ekonomiska förmånerna var sammanlänkade på så sätt att samma förutsättningar skulle föreligga för att förmånerna skulle utfalla. Bolaget ville alltså inte göra en egen bedömning av om löpande ersättning skulle betalas utan förlitade sig på försäkringsbolagets bedömning av om kapitalbeloppet skulle betalas och först därefter betalade bolaget ut den löpande ersättningen.

Ytterligare en situation som visar på bolagets inställning hör samman med en pilot som under hösten 2004 blev uppsagd p.g.a. arbetsbrist. Innan uppsägningstiden hade löpt ut drabbades piloten av sjukdom som ledde till att hans certifikat återkallades av dåvarande Luftfartsstyrelsen. Då började karenstiden att löpa. När karenstiden sedan hade löpt ut hade pilotens anställning upphört till följd av arbetsbristuppsägningen. Han var då alltså inte längre anställd hos bolaget. Trots detta betalade bolaget löpande trygghetsersättning till piloten. Denna tillämpning motsäger bolagets nuvarande ståndpunkt att en förutsättning för att den löpande trygghetsersättningen ska utfalla är att anställningen består.

### *Hanteringen av kapitalbeloppet i certifikatförlustförsäkringen*

Pilotföreningens ståndpunkt att det är förhållandena vid tidpunkten för försäkringsfallet som är avgörande för bedömningen av rätten till ersättning stöds även av hanteringen av M.A:s rätt till kapitalbeloppet ur certifikatförlustförsäkringen. Av nu gällande försäkringsvillkor framgår när kapitalbelopp ska utbetalas efter att ett trafikflygarcertifikat har återkallats. I villkoren anges även vissa uttryckliga undantag när kapitalbeloppet inte ska betalas. Villkoren är knutna till att den berörde piloten är anställd vid tidpunkten för försäkringsfallet. Det finns alltså inget uttryckligt villkor om att han eller hon ska vara anställd även vid någon senare tidpunkt. Försäkringsbolaget har följaktligen i överensstämmelse med villkoren konstaterat att det i M.A:s fall har förelegat ett försäkringsfall och betalat ut kapitalbeloppet till honom. Betalningen skedde den 19 september 2011.

### *När utfaller den löpande trygghetsersättningen?*

En särskild tvistefråga mellan parterna är vid vilken tidpunkt M.A:s rätt till löpande trygghetsersättning har uppstått.

Hanteringsgången i ett ärende om certifikatförlust är följande. Ett ärende inleds med en flygmedicinsk bedömning av läkare och en efterföljande flygoperativ bedömning. Transportstyrelsen beslutar därefter om certifikatet ska återkallas tills vidare. Om så sker beslutar Transportstyrelsen om att ansöka hos förvaltningsrätten om att certifikatet ska återkallas slutligt. Ärendet avslutas genom att förvaltningsrätten meddelar dom om slutlig återkallelse av certifikatet. Av bestämmelserna i kollektivavtalets § 12 Mom 3 punkterna 3 b) och c) under rubriken "Certifikatförlustförsäkring" framgår att den anställda kan återropa försäkringsavtalet från den dag då luftfartsmyndigheten, dvs. Transportstyrelsen, beslutat att återkalla, begränsa, vägra utfärda eller förnya certifikatet. Det är alltså tidpunkten för Transportstyrelsens beslut som bildar utgångspunkten för att bedöma rätten till ersättning. Karenstiden börjar således att löpa från Transportstyrelsens beslut att återkalla certifikatet tills vidare.

Bolagets egna rutiner och praxis från tidigare fall av certifikatåterkallelser visar att också bolaget har handlat med den utgångspunkten att det är det första myndighetsbeslutet som är styrande, dvs. numera Transportstyrelsens beslut. Av tidigare ärenden framgår sålunda att bolaget, efter att dåvarande Luftfartsstyrelsen fattat beslut att tills vidare återkalla ett certifikat, skickat ett besked till den berörde piloten om att anställningen kommer att upphöra vid en viss angiven tidpunkt sex månader efter myndighetens beslut. Karenstiden har alltså i dessa fall ansetts börja löpa efter myndighetens första beslut att återkalla certifikatet tills vidare och anställningen har ansetts upphöra sex månader därefter, som framgår av § 12 Mom 4 i kollektivavtalet. Av protokoll från månadsmöte den 6–7 oktober 2005 framgår att bolaget och pilotföreningen har diskuterat utformningen av sådana här besked och att bolaget vid detta möte lämnade ett förslag på text som pilotföreningen inte hade något att erinra mot.

Ett exempel på bolagets hantering rör piloten K.J. Hans trafikflygarcertifikat återkallades tillsvidare efter beslut av Luftfartsstyrelsen den 7 oktober 2005. Bolaget skickade därefter, den 21 oktober 2005, i enlighet med sin praxis ett besked till honom att hans anställning skulle upphöra den 30 april 2006. I februari 2006 gjordes dock en ny flygoperativ bedömning av K.J. som resulterade i att han återigen ansågs uppfylla de medicinska kraven för att inneha ett trafikflygarcertifikat. Luftfartsstyrelsen beslutade därför den 16 mars 2006 att åter sätta K.J:s trafikflygarcertifikat ikraft. Bolaget skickade därefter den 22 mars 2006 ett besked till K.J. att tidigare besked om anställningens upphörande återtogs och meddelade att hans anställning inte skulle upphöra den 30 april 2006 eftersom han hade återfått sitt certifikat.

Bolagets hantering av K.J:s ärende speglar sålunda väl den tillämpning som kollektivavtalet föreskriver, dvs. att anställningen ska upphöra sex månader efter att certifikatet återkallats tills vidare oavsett att den berörde piloten, liksom M.A., avsåg att återfå sitt certifikat för att kunna återgå i flygtjänst.

Arbetsgivarparterna har invänt att M.A., pilotföreningen och bolaget varit överens om att hans anställning inte automatiskt skulle upphöra i enlighet med reglerna i kollektivavtalet. Bestämmelserna i kollektivavtalet är emellertid tvingande. Det finns alltså ingen möjlighet för arbetsgivare och enskilda arbetstagare att avtala bort de ekonomiska förmåner som regleras i kollektivavtalet. Det är i och för sig riktigt att M.A., som framgått ovan, hade för avsikt att återfå sitt certifikat och återgå till flygtjänst. För att kunna göra avsteg från gällande kollektivavtal krävs dock att pilotföreningen och Svenska FlygBranschen träffar en skriftlig överenskommelse. Någon sådan överenskommelse har inte träffats i detta fall. Pilotföreningen har utgått från att bolaget följt bestämmelserna om hur en certifikatförlust ska hanteras. Enligt reglerna i kollektivavtalet skulle alltså M.A:s anställning ha upphört den 1 april 2011 och han därefter vara berättigad till löpande trygghetsersättning.

#### *Närmare om händelseförloppet i Thailand*

M.A. åkte, som anförts ovan, som medföljande och inte som besättningsmedlem till Krabi i Thailand i mars 2011. På kvällen den 10 mars 2011 var en grupp med 5–8 personer ute och åt middag tillsammans. Samtliga personer hade intagit en ansevärd mängd alkohol och M.A. hade under kvällen vänslats med M.J. M.A. delade rum med en annan pilot men fick under kvällen intrycket av att rummet skulle vara upptaget. Han frågade därför M.J. om han fick sova i hennes rum. M.J. svarade uttryckligen att han fick det. M.A. gick därefter för att lämna nycklarna till sitt hotellrum till den person som han delade rum med. Han gick tillbaka till M.J:s rum och knackade på dörren. M.J. öppnade inte. M.A. hörde emellertid att det spolade vatten inne på rummet och drog därför slutsatsen att M.J. inte hade hört hans knackningar. När några andra personer undrade varför M.A. stod i korridoren gick han bort till slutet av korridoren för att inte dra till sig ytterligare uppmärksamhet. Han lade då märke till att balkongdörren till M.J:s rum var öppen och beslutade sig för att ta sig in den vägen. Han klättrade över korridoräcket och vidare in på M.J:s balkong och tog sig sedan in i hennes rum genom den öppna balkongdörren. När han kom in i hotellrummet lade han sig i samma säng som M.J. De låg

sedan i sängen och kysste varandra. M.A:s uppfattning var att hans besök på M.J:s rum var önskat och att kyssarna var ömsesidiga.

Bolaget har riktat mycket allvarliga anklagelser mot M.A. och beskyllt honom för att ha begått en våldtäkt. Bolagets påstående, som lämnats muntligen av företrädare för bolaget till pilotföreningens företrädare, är grundlöst och har inget stöd i den utredning som bolaget gjorde efter händelsen. Utredningen har inte heller varit inriktad på att på ett neutralt sätt utreda vad som hänt utan har präglats av bolagets förhandsuppfattning. Företrädare för bolaget, J.L. och E.A., gjorde en polisanmälan med anledning av det inträffade. Av polisanmälan framgår att M.A. misstänktes för våldtäkt genom att ha utnyttjat M.J:s hjälplösa tillstånd och då genomföra samlag eller jämförbar sexuell handling. Det framgår vidare av anmälan att M.J. hade varit så berusad att hon inte mindes vad som hänt, men att omständigheterna talade för att hon blivit utsatt för en sexuell handling. Åklagaren har i beslut den 7 februari 2012 lagt ner förundersökningen angående sexuellt ofredande och hemfridsbrott. Som grund för att lägga ner förundersökningen angavs i beslutet att det på det föreliggande utredningsmaterialet inte gick att bevisa att den som varit misstänkt hade gjort sig skyldig till brott samt att ytterligare utredning inte kunde antas förändra bevisläget på ett avgörande sätt.

#### *Sammanfattning av grunderna för talan*

M.A:s trafikflygarcertifikat återkallades tills vidare av Transportstyrelsen den 23 september 2010. Vid den tidpunkten, dvs. när försäkringsfallet inträffade, var M.A. alltjämt anställd. Kollektivavtalet innehåller inga regler som innebär att anställningen ska bestå vid tidpunkten för utbetalning av löpande trygghetsersättning. Enligt bestämmelserna i kollektivavtalet skulle M.A:s anställning ha upphört den 1 april 2011 och från samma datum är han berättigad till löpande trygghetsersättning från bolaget. Alternativt är M.A. berättigad till löpande trygghetsersättning från den 1 oktober 2011, dvs. sex månader efter Förvaltningsrättens i Linköping beslut att återkalla hans certifikat slutligt. Eftersom bolaget inte har betalat den löpande trygghetsersättningen till M.A. i enlighet med kollektivavtalets regler har bolaget även gjort sig skyldigt till kollektivavtalsbrott. Såväl M.A. som pilotföreningen är därför berättigade till allmänt skadestånd.

M.A. har avskedats utan laga grund. Han är därför berättigad till ekonomiskt skadestånd fram till dess att löpande trygghetsersättning ska utfalla, dvs. fram till den 1 april 2011 alternativt den 1 oktober 2011. M.A. är även berättigad till allmänt skadestånd på grund av avskedandet. Det allmänna skadeståndet ska sättas högt mot bakgrund av att bolaget riktat grova och grundlösa anklagelser mot M.A.

#### **Arbetsgivarparterna**

##### *Bolagets verksamhet*

Bolaget flyger för Fritidsresegruppen i Norden och har åtta flygplan. Bolaget har cirka 600 anställda och har besättningsbaser i Stockholm, Göteborg, Malmö,

Oslo och Helsingfors. Det nordiska huvudkontoret ligger i Stockholm. Under år 2011 flög ungefär 700 000 passagerare med bolaget. Bolaget ingår i världens största charterflyggrupp, TUI Airlines.

#### *Kollektivavtalets bestämmelser och avtalshistorik*

Bestämmelserna i § 12 med rubriken ”Försäkringar” innehåller inte uteslutande regler om certifikatförlustförmåner. Bestämmelsen innehåller tre olika typer av förmåner: certifikatförlustförsäkring, löpande trygghetsersättning och reseförsäkring. Pilotföreningens uppfattning att de principer som anges under rubriken certifikatförlustförsäkring gäller allmänt för hela bestämmelsen i § 12 är felaktig. Det framgår redan av att det som anges under certifikatförlustförsäkring inte har någon betydelse för vad som anges under reseförsäkring.

Certifikatförlustförmånerna består av kapitalbelopp och löpande trygghetsersättning och behandlas under två separata rubriker i kollektivavtalet. För att en pilot ska vara berättigad till kapitalbelopp krävs att de förutsättningar som anges under § 12 Mom 3 är uppfyllda. Piloten ska alltså ha drabbats av sjukdom eller kroppsskada, Transportstyrelsen ska med anledning av denna sjukdom eller kroppsskada ha återkallat trafikflygarcertifikatet och sjukdomen eller kroppsskadan får inte ha orsakats av alkohol eller narkotika. Det anges även uttryckligen i Mom 3 punkten f) att kapitalbeloppet ska utbetalas med beaktande av förhållandena per den dag som Transportstyrelsen fattat sitt beslut om återkallelse. I Mom 4 anges att pilotens anställning upphör efter en karenstid om sex månader, räknat från den första dagen i månaden efter det att Transportstyrelsen beslutat att återkalla certifikatet. Piloten ska anmäla certifikatförlusten till bolaget, som i sin tur ska anmäla till försäkringsbolaget. Försäkringsbolaget hanterar därefter utbetalningen av kapitalbeloppet efter karenstidens slut.

När det gäller den löpande trygghetsersättningen anges i kollektivavtalet att den ska utbetalas av bolaget till en pilot som har förlorat sitt certifikat och vars anställning har upphört efter sex månaders karenstid. Det anges inte i bestämmelsen att den löpande trygghetsersättningen ska utbetalas med hänsyn till förhållandena vid en viss given tidpunkt på det sätt som framgår av bestämmelsen om kapitalbelopp. Inte heller i tidigare gällande kollektivavtal fanns det någon sådan formulering, trots att den formuleringen även då fanns i bestämmelserna om kapitalbeloppet. Den löpande trygghetsersättningen var tidigare försäkrad och kallades då löpande trygghetsförsäkring. I dag är den löpande ersättningen emellertid direktfinansierad av bolaget och är alltså inte längre en försäkringsförmån. Parterna har kommit överens om denna ordning, vilket framgår av protokollsanteckningen till det kollektivavtal som gällde mellan åren 2004 och 2007.

I § 1 Mom 14 i kollektivavtalet finns en bestämmelse om s.k. grounding. Grounding innebär att piloten kan överföras till annat arbete under den period då han eller hon p.g.a. medicinska orsaker inte kan utföra flygtjänst. Överenskommelse om grounding ska träffas mellan den enskilde piloten, pilotföreningen och bolaget. Arbetsgivarparternas uppfattning är att det är möjligt att göra avsteg från bestämmelsen i § 12 om anställningens automatiska upp-

hörande efter karenstid genom en överenskommelse om grounding. Pilotens anställning behöver således inte avslutas automatiskt efter sex månader om parterna kommer överens om att i stället tillämpa möjligheten till grounding. Annars skulle det inte vara möjligt för piloter att genomgå rehabilitering i mer än sex månader. En sådan tolkning av kollektivavtalet är inte avsedd och kan inte vara riktig.

#### *Hanteringen av certifikatförlustärenden*

När en pilot inte längre uppfyller kraven för att inneha trafikflygarcertifikat ska Transportstyrelsen återkalla certifikatet tills vidare. Piloten ska därefter underrätta bolaget om att certifikatet har återkallats. En pilot har med utgångspunkt i de medicinska förhållandena möjlighet att åberopa rätten till kapitalbelopp efter att en karenstid om sex månader har förflutit. Karenstiden börjar löpa från den första i månaden efter Transportstyrelsens beslut. Under karenstiden har piloten rätt till lön och andra förmåner. Under den tid som karenstiden löper ansöker Transportstyrelsen till förvaltningsrätten om slutligt återkallande av certifikatet. När karenstiden löpt ut upphör anställningen och kapitalbeloppet utbetalas av försäkringsbolaget. I samband härmed börjar bolaget vanligtvis även att betala löpande trygghetsersättning i enlighet med de villkor som följer av kollektivavtalet.

#### *Hanteringen av M.A:s certifikatförlustärende*

M.A. drabbades i mars 2010 av en stroke. Detta medförde att han inte längre uppfyllde kraven för att inneha trafikflygarcertifikat. Han genomgick en flygoperativ bedömning den 22 juli 2010 och sjukskrevs därefter. Den 23 september 2010 beslutade Transportstyrelsen att återkalla hans certifikat tills vidare. M.A. inkom redan den 11 oktober 2010 med en begäran om omprövning av Transportstyrelsens återkallelsebeslut. Transportstyrelsen skrev den 14 januari 2011 till M.A. och begärde att han senast den 15 april 2011 skulle inkomma med underlag för omprövning innefattande medicinsk utredning. Transportstyrelsen angav vidare att en ansökan om slutlig återkallelse skulle komma att ges in till förvaltningsrätten om inget nytt underlag inkom från M.A.

M.A. förde under sin sjukskrivningsperiod en dialog med bolaget och framförde att han inte önskade att hans anställning skulle upphöra. Bolaget ville stötta M.A. i hans ambition att återkomma i flygtjänst. Man kom därför överens om att M.A. i enlighet med kollektivavtalets bestämmelser skulle utföra andra arbetsuppgifter under sin rehabilitering. M.A. skulle då kvarstå i anställning och få lön som vanligt. Resan till Thailand i mars 2011 ingick som en del i M.A:s rehabilitering. M.A. var därmed i tjänst under resan till Thailand och han fick lön.

För att säkerställa att pilotföreningen inte hade något att erinra mot bolagets och M.A:s överenskommelse om s.k. grounding kontaktade J.L. pilotföreningens representant T.E. per e-post den 25 januari 2011. Dagen därefter svarade T.E. att allt var i sin ordning. J.L. kontrollerade även per telefon om pilotföreningen önskade att överenskommelsen protokollfördes

eller formaliserades på annat sätt. T.E. klargjorde att pilotföreningen inte hade något behov av det och att pilotföreningen inte hade någon invändning mot arrangemanget. Bolaget har således vinnlagt sig om att hantera överenskommelsen om grounding med M.A. på ett korrekt sätt.

M.A:s fasta ambition var alltså att genomgå rehabilitering och att därefter återgå i flygtjänst. Detta framgår av att M.A. den 10 februari 2011 ansökte om att få genomgå en ledarskapsutbildning för piloter som skulle äga rum den 6 maj 2011. Han ansökte även i mars 2011 om semesterledighet i juni och juli 2011, vilket beviljades av bolaget. Pilotföreningen påpekade också för bolaget att M.A. inte var korrekt schemalagd. Detta var endast ett förbiseende av bolaget och rättades därför till omgående.

Den 16 mars 2011 underrättade bolaget M.A. om tilltänkt avskedande p.g.a. de händelser som hade ägt rum i Thailand. Två dagar senare, dvs. den 18 mars 2011, återkallade M.A. sin begäran om omprövning hos Transportstyrelsen. Samma dag ansökte Transportstyrelsen vid Förvaltningsrätten i Linköping om att M.A:s certifikat slutligt skulle återkallas. M.A. avskedades den 23 mars 2011. Hans certifikat återkallades slutligt genom förvaltningsrättens dom som meddelades samma dag, dvs. den 23 mars 2011.

Bolaget fick först den 29 mars 2011 vetskap om att M.A. hade återkallat sin begäran om omprövning, att Transportstyrelsen hade ansökt om slutlig återkallelse samt att förvaltningsrätten hade meddelat dom. Den 31 mars 2011 gjorde bolaget i enlighet med kollektivavtalets bestämmelser en certifikatförlustanmälan till försäkringsbolaget med anledning av att M.A. hade meddelat de förändrade förhållandena till bolaget. Försäkringsbolaget handlade ärendet i sedvanlig ordning och betalade ut kapitalbeloppet i september 2011.

#### *Bolagets hantering av tidigare certifikatförlustärenden*

Pilotföreningen har lyft fram ett tidigare ärende avseende en pilot som sades upp under år 2004 p.g.a. arbetsbrist och som senare förlorade sitt certifikat till följd av sjukdom. Ett flertal piloter hade vid den tidpunkten sagts upp p.g.a. arbetsbrist. I olika omgångar därefter erbjöds piloterna emellertid återanställning i bolaget. Erbjudandena om återanställning följde den s.k. senioritetslista som gällde i bolaget. Om piloten i fråga inte hade fått sitt certifikat återkallat hade även han erbjudits återanställning i bolaget. Detta framgår av att piloter med såväl längre som kortare anställningstid erbjöds återanställning. Mot bakgrund av att piloten sålunda skulle ha återfått sin anställning om han inte hade förlorat certifikatet fann bolaget att det var rimligt att löpande trygghetsersättning utbetalades efter karenstiden även om anställningen dessförinnan hade upphört p.g.a. arbetsbristuppsägningen. Omständigheterna i det ärendet var alltså sådana att ärendet inte ger någon ledning i frågan om en pilot som blivit avskedad ska ha rätt till löpande trygghetsersättning eller inte.

När det gäller ärendet som fördes till Arbetsdomstolen under år 2006 ska bolagets uttalanden i det ärendet förstås och tolkas utifrån vad den tvisten handlade om, nämligen när bolaget hade rätt att återkräva löpande

trygghetsersättning. Bolagets uttalande i den tvisten saknar således helt betydelse för nuvarande tvist.

#### *Händelseförloppet i Thailand*

Bolaget gjorde en utredning efter händelsen i Thailand i mars 2011. Information i form av muntliga utsagor och e-post samlades in av J.L. Bolaget kallade därefter till ett möte med M.A. Även pilotföreningen var representerat vid mötet. M.A. fick under mötet möjlighet att ge sin syn på vad som hade hänt. Därefter beslutade bolaget att avskeda M.A.

Efter avskedandet fördes en diskussion med M.J. och hennes terapeut om en polisanmälan skulle göras eller inte. M.J. kom fram till att hon ville att händelsen skulle polisanmälas. Anmälan ombesörjdes av företrädare för bolaget som lämnade vissa uppgifter till polisen. Dessa uppgifter låg dock inte till grund för beslutet att avskeda M.A. Bolaget har inte gjort någon straffrättslig värdering av det inträffade och har inte heller lagt någon sådan värdering till grund för beslutet om avskedande.

#### *Sammanfattning av grunderna för bestridandet*

Det har funnits laga grund för att avskeda M.A. Han är därför inte berättigad till ekonomiskt eller allmänt skadestånd för felaktigt avskedande.

Det krävs att en anställning upphör till följd av certifikatförlust för att löpande trygghetsersättning ska betalas ut. Eftersom M.A:s anställning upphörde p.g.a. avskedandet och inte p.g.a. certifikatförlusten är han alltså inte berättigad till löpande trygghetsersättning. Bolaget har följaktligen inte brutit mot kollektivavtalet genom att inte betala någon trygghetsersättning och har inte ådragit sig någon skadeståndsskyldighet för kollektivavtalsbrott.

Om Arbetsdomstolen skulle komma fram till att det finns en rätt till löpande trygghetsersättning ska ersättningen i vart fall inte betalas för tiden före den 2 oktober 2011. Detta beror på att parterna träffade en överenskommelse om s.k. grounding, dvs. de kom överens om att anställningen skulle bestå under M.A:s rehabilitering. Karenstiden för den löpande trygghetsersättningen började därför löpa först i april 2011 efter att förvaltningsrätten hade beslutat att slutligt återkalla M.A:s trafikflygarcertifikat.

## **Domskäl**

### *Tvisten*

Tvisten rör huvudsakligen två frågor. Den första tvistefrågan gäller om bolagets avskedande av M.A. den 23 mars 2011 var lagligen grundat. Den andra frågan gäller om bolaget är skyldigt att till honom betala löpande trygghetsersättning med anledning av att hans trafikflygarcertifikat har återkallats. I den delen är också tvistigt när ersättningen i så fall ska börja utfalla.

### *Utredningen*

Målet har avgjorts efter huvudförhandling. Vid denna har på pilotföreningens begäran hållits förhör under sanningsförsäkran med M.A., vittnesförhör med piloterna K.J., T.E. och K-G.N. samt förhör upplysningsvis med pilotföreningens tidigare generalsekreterare M.R. På arbetsgivarparternas begäran har hållits vittnesförhör med Cabin Crew M.J., Cabin Manager S.K., tidigare Cabin Crew Manager M.Å., Cabin Crew Manager A.P., Director Production B.E. samt med tidigare Manager Industrial Relations Flight Crew Management J.L. Parterna har även åberopat viss skriftlig bevisning.

### *Närmare om bakgrunden till tvisten*

Följande omständigheter, som i allt väsentligt är ostridiga, utgör bakgrunden till tvisten.

M.A. anställdes som pilot i bolaget år 1993. Den 31 mars 2010 drabbades han av en stroke. Det inträffade medförde att han inte längre uppfyllde de medicinska kraven för att inneha trafikflygarcertifikat. Transportstyrelsen beslutade den 23 september 2010 att återkalla M.A:s certifikat tills vidare. M.A. började arbeta igen under oktober 2010 efter att ha varit sjukskriven. Eftersom han inte fick flyga arbetade han då med administrativa uppgifter. Hans ambition var dock att återfå certifikatet och börja flyga igen. Han begärde därför omprövning av Transportstyrelsens beslut.

Som ett led i sin rehabilitering följde M.A. i mars 2011 med på en flygning till Krabi i Thailand. Under vistelsen där, natten till den 11 mars 2011, tog sig M.A. in på flygvärdinnan M.J:s hotellrum via en balkong och lade sig i hennes säng. Bolaget genomförde en utredning kring det inträffade som resulterade i att bolaget den 16 mars 2011 underrättade M.A. om tilltänkt avskedande. Han avskedades därefter den 23 mars 2011.

Den 18 mars 2011 återtog M.A. sin begäran om omprövning av Transportstyrelsens beslut. Transportstyrelsen ansökte då om slutlig återkallelse av trafikflygarcertifikatet hos Förvaltningsrätten i Linköping. Genom dom som meddelades den 23 mars 2011, dvs. samma dag som avskedandet skedde, återkallade förvaltningsrätten M.A:s certifikat slutligt.

Det gällande kollektivavtalet innehåller, som redovisats i inledningen av domen, bestämmelser om vissa ersättningar till piloter som till följd av sjukdom förlorar sitt trafikflygarcertifikat. Den 19 september 2011 betalade det försäkringsbolag där bolaget hade tecknat certifikatförlustförsäkring ut kapitalbeloppet enligt försäkringen till M.A. Bolaget har däremot inte betalat någon löpande trygghetsersättning till honom med hänvisning till att hans anställning hos bolaget upphörde på grund av avskedandet och inte som en följd av certifikatförlusten.

#### *Avskedandefrågan*

Arbetsgivarparterna har till stöd för att det funnits laga grund för att avskeda M.A. åberopat hans agerande mot M.J. under Thailandvistelsen. Arbetsgivarparterna har gjort gällande att M.A. betett sig hänsynslöst och kränkande genom att utan medgivande ta sig in i M.J:s rum och där lägga sig naken i hennes säng. Enligt arbetsgivarparterna har detta beteende varit ägnat att allvarligt skada bolagets förtroende för M.A. och inneburit att han grovt åsidosatt sina åligganden mot bolaget. Pilotföreningen har bestritt att avskedandet varit lagligen grundat och har anfört att M.A:s besök i M.J:s rum varit önskat av henne.

Utredningen om det inträffade består i första hand av de uppgifter som M.A. och M.J. har lämnat. Av deras uppgifter framgår att ett antal arbetskamrater hade varit ute på kvällen och ätit middag och sedan fortsatt med bl.a. barbesök. De har vidare båda berättat att de kom tillbaka till hotellet först långt fram på natten, att de hade förtärt en hel del alkohol och inte var nyktra. M.A. har uppgett att han hade kommit överens med M.J. om att få sova i hennes rum. Detta har M.J. för sin del bestämt förnekat. Genom vad båda två har berättat är det dock klarlagt att M.J. inte släppte in M.A. när han efter ett ärende till receptionen knackade på hennes hotellrumsdörr. Av deras uppgifter framgår att knackningarna upprepades åtminstone en gång. M.J. har också uppgett att hon hade sett genom dörrens tithål att det var M.A. som knackade på och att hon då tänkte att han snart skulle inse att det inte var någon idé att stå kvar. M.A. har uppgett att han, när knackningarna inte gav något resultat, klättrade över till M.J:s balkong via en loftgång, tog sig in på hennes rum genom balkongdörren som var öppen, klädde av sig och lade sig i hennes säng. Han har berättat att han, utan att ha fått någon uttrycklig bekräftelse, fick en känsla av att det var okej att lägga sig i M.J:s säng och att han upplevde det som att de kysste, smekte och kramade varandra. M.J. har uppgett att hon var berusad, hade somnat, ”utslagen”, samt att hon har ett diffust ”drömminne” av M.A:s närvaro. Hon har vidare berättat följande. Hon vaknade av att hon mådde illa. M.A. låg i hennes säng och hon kunde inte förstå hur han kunde vara i hennes rum eftersom hon inte hade släppt in honom. Ingen av dem hade några kläder på sig. Hon gick upp för att kråkas och lade sig sedan för att sova vidare i den tomma sängen i rummet. M.A. följde efter och började ta på henne. Hon fick panik, samlade ihop sina kläder och gick ner till lobbyn för att lämna in dem till tvätt. När hon kom tillbaka till rummet var M.A. påklädd och gick kort därefter.

Arbetsdomstolen gör följande bedömning.

Enligt 18 § anställningsskyddslagen får en arbetstagare avskedas om han eller hon har grovt åsidosatt sina åligganden mot arbetsgivaren. Därmed avses enligt lagens förarbeten sådant avsiktligt eller grovt vårdslöst förfarande som inte rimligen ska behöva tålas i något rättsförhållande (prop. 1973:129 s. 149). Avskedande kan i vissa fall även förekomma på grund av annat än direkta åligganden i arbetet. Det förutsätts dock att arbetstagarens handlande ska vara ägnat att allvarligt skada förhållandet mellan arbetsgivare och arbetstagare (jfr AD 1981 nr 51).

Den händelse som lagts till grund för avskedandet har visserligen inte utspelat sig på arbetsplatsen eller under arbetstid. M.A:s agerande har dock riktat sig mot en kollega under en tjänsteresa och han var vid tidpunkten anställd och uppbar lön. Det finns alltså en väldigt stark anknytning mellan händelsen och arbetet. Därtill har det av utredningen framkommit att händelsen har haft påverkan på arbetsplatsen på så sätt att flertalet anställda i efterhand diskuterat händelsen i Thailand. M.J. har uppgett att hon fått direkta kommentarer med anledning av det inträffade och att händelsen därför påverkat henne i hennes fortsatta arbete hos bolaget. Hon har vidare uppgett att hon varit sjukskriven och också uppsökt psykolog med anledning av det som hade hänt. Enligt Arbetsdomstolens mening har händelsen sålunda i och för sig varit av det slaget att det varit förståeligt och berättigat av bolaget att i sin egenskap av arbetsgivare reagera på och utreda det inträffade. Detta har inte heller egentligen ifrågasatts av pilotföreningen.

M.A:s handlande att självsvåldigt ta sig in i M.J:s hotellrum och lägga sig i hennes säng när hon lagt sig för att sova ter sig ytterst anmärkningsvärt och är enligt Arbetsdomstolens mening ett oacceptabelt agerande. Det olämpliga i att på detta sätt ta sig in i en arbetskamrats hotellrum förts inte av att M.A. måhända uppfattade att han hade fått lov att sova där. Det måste ha stått klart för honom att han i alla händelser inte var välkommen när han inte blev insläppt.

Vid bedömningen av om M.A:s handlande har berättigat bolaget att avskeda honom får även beaktas att bolagets verksamhet medför att anställda ofta bor på hotell. J.L. har uppgett att bolaget ställer höga krav på standard och säkerhet på de hotell som bolaget anlitar. Hon liksom B.E. har i sina förhör framhållit att bolaget har ett särskilt ansvar för att de anställda ska känna sig trygga under övernattningar på hotell. Även av denna anledning har det därför enligt Arbetsdomstolens mening varit befogat för bolaget att reagera starkt på det inträffade. Det skulle säkerligen försvaga medarbetarnas tilltro till bolagets förmåga att erbjuda dem en trygg arbetsmiljö om bolaget skulle godta att en anställd egenmäktigt tar sig in i ett låst rum där en annan anställd lagt sig för att sova.

Av betydelse vid bedömningen är även att M.A., i egenskap av pilot och flygkapten, hade en överordnad ställning i förhållande till M.J., även om han inte var i aktiv tjänst under den aktuella resan. Han är också påfallande mycket äldre än M.J. Det finns alltså anledning att ställa än högre krav på att M.A.,

som arbetat som pilot under en väldigt lång tid i bolaget, inte ska agera på ett respektlöst sätt mot andra anställda.

Sammantaget finner Arbetsdomstolen att M.A. genom sitt agerande under natten den 10–11 mars 2011 grovt har åsidosatt vad som ålegat honom i anställningen samt att han allvarligt skadat förhållandet mellan honom och bolaget. Bolaget har därför varit berättigat att avskeda M.A.

*Närmare om parternas inställning i frågan om den löpande trygghetsersättningen*

Pilotföreningen har anfört att M.A:s anställning skulle ha upphört den 1 april 2011 med anledning av att hans certifikat återkallades tills vidare den 23 september 2010 och att han därför är berättigad till löpande trygghetsersättning från den 1 april 2011. Utgångspunkten för pilotföreningens första-handsyrkanden är att avskedandet saknar betydelse för bedömningen av om M.A. är berättigad till löpande trygghetsersättning. Pilotföreningen har vidare anfört följande. Det finns inte något uttryckligt krav på att anställningen ska bestå vid tidpunkten för utbetalning av löpande ersättning. De villkor som ska vara uppfyllda för att löpande trygghetsersättning ska betalas ut framgår uttryckligen av kollektivavtalet. Bestämmelserna om kapitalbelopp, löpande trygghetsersättning och anställningens automatiska upphörande är sammankopplade och ska läsas som en helhet. Bedömningen av om löpande trygghetsersättning ska utfalla ska göras från försäkringsrättslig utgångspunkt även om ersättningen numera betalas av bolaget. Det avgörande för bedömningen är därför om ett försäkringsfall har inträffat, dvs. om certifikatet har återkallats p.g.a. medicinska skäl.

Arbetsgivarparterna har som grund för sitt bestridande anfört att M.A. inte är berättigad till löpande trygghetsersättning eftersom han avskedats. De har vidare anfört följande. M.A:s anställning har inte upphört till följd av att han förlorat sitt certifikat. Bedömningen av om löpande trygghetsersättning ska utfalla ska göras med utgångspunkt från en ändamålsenlig tolkning av kollektivavtalet. Det avgörande för rätten till ersättning är därför att anställningen har upphört med anledning av just certifikatförlusten och inte, som i M.A:s fall, p.g.a. ett avskedande. Bestämmelserna om kapitalbelopp och löpande trygghetsersättning behandlas under två separata rubriker i kollektivavtalet. De principer som följer av bestämmelserna under rubriken "Certifikatförlustförsäkring" gäller inte allmänt för hela bestämmelsen i § 12 som pilotföreningen påstått. Detta framgår redan av att det även finns bestämmelser om reseförsäkring i § 12 som alltså inte alls har med certifikatförlust att göra.

*Finns det någon gemensam partsavsikt?*

Frågan om kollektivavtalets innebörd får i första hand besvaras med utgångspunkt i vad parterna åsyftat vid avtalets tillkomst. Av utredningen i målet har följande framkommit om bakgrunden till bestämmelserna i § 12 i kollektivavtalet om certifikatförlustförsäkring och löpande trygghetsersättning.

Såväl den löpande trygghetsersättningen, som tidigare kallades löpande trygghetsförsäkring, som certifikatförlustförsäkringen, dvs. kapitalbeloppet, utbetalades tidigare av försäkringsbolag. Bolaget var enligt kollektivavtalet skyldigt att teckna och vidmakthålla en trygghetsförsäkring och en certifikatförlustförsäkring. Det uppstod under början av 2000-talet problem med att hitta ett försäkringsbolag som var villigt att teckna de försäkringar som kollektivavtalet föreskrev. Parterna träffade därför en överenskommelse i en protokollsanteckning om att bolaget var ansvarigt för att piloterna ersattes enligt gällande certifikatförlustförsäkring fram till dess att nytt skydd överenskommit. När det stod klart att det inte längre var möjligt att teckna den löpande försäkringen hos försäkringsbolag ändrades kollektivavtalet på så sätt att det skrevs in i avtalet att den löpande ersättningen skulle utbetalas av bolaget. Enligt nuvarande regler utbetalas alltså kapitalbeloppet av ett försäkringsbolag och den löpande trygghetsersättningen direkt av bolaget. Den övervägande delen av avtalsförhandlingarna sköts som regel på lokal nivå.

K.J. har uppgett att han var bisittare i avtalsförhandlingarna år 1999 och förhandlingsledare i avtalsförhandlingarna åren 2001, 2004, 2007 och 2010. Av förhöret med honom har framkommit i huvudsak följande. När det inte längre var möjligt att ha den löpande trygghetsersättningen tecknad hos försäkringsbolag träffade parterna år 2001 en överenskommelse i en protokollsanteckning om att bolaget ansvarade för kostnaden för den löpande trygghetsersättningen enligt försäkringsrättsliga principer. År 2004 var läget detsamma, dvs. inget försäkringsbolag ville teckna den löpande trygghetsersättningen, och parterna skrev därför en ny protokollsanteckning som tydligt utvisade att certifikatförlustförmånerna skulle betraktas som en helhet. Protokollsanteckningen innebar ett förtydligande av parternas överenskommelse, dvs. att bolaget hade ansvaret för och övertog försäkringsrollen för såväl kapitalbeloppet som den löpande trygghetsersättningen. Överenskommelsen avsåg även kapitalbeloppet eftersom erfarenheten visat att försäkringsbolaget utan förvarning kunde säga upp försäkringen. Genom protokollsanteckningen åtog sig bolaget således att ta på sig rollen som försäkringsbolag. Texten kom till efter 5–10 minuters diskussioner och parterna var överens om vad den innebar. Att ansvaret för den löpande ersättningen övergick till bolaget medförde inte att förutsättningarna för den ersättningen förändrades. Någon förändring av gällande regler diskuterades över huvud taget inte utan diskussionerna handlade enbart om att bolaget övertog försäkringsansvaret. När parterna år 2007 kunde konstatera att det inte gick att teckna någon försäkring om den löpande trygghetsersättningen hos ett försäkringsbolag gjordes en ändring direkt i kollektivavtalstexten på så sätt att det där skrevs in att den löpande trygghetsersättningen skulle utbetalas av bolaget, vilket i praktiken hade gällt under flera år. Hans uppfattning är att bedömningen av om löpande trygghetsersättning ska utfalla görs vid skadetillfället. Vad som händer därefter är

egentligen irrelevant. Hans uppfattning är också att förutsättningarna för att kapitalbeloppet och den löpande trygghetsersättningen ska utfalla är desamma även om de behandlas under skilda rubriker i kollektivavtalet. Vid avtalsförhandlingarna år 2001 och 2004 representerades arbetsgivarsidan av H.B. och L.S. och år 2007 av L.S., B.E. och J.L.

M.R. har uppgett i huvudsak följande. Han har varit anställd som generalsekreterare hos pilotföreningen i 13 år och har företrätt pilotföreningen vid de centrala avtalsförhandlingarna. Certifikatförlustförmånerna är en viktig del av kollektivavtalet. Förmånerna ska trygga pilotens försörjning när han eller hon inte längre kan utföra flygande arbetsuppgifter. Piloter har oftast en hög initial kostnad för att kunna bli pilot. Vid förlust av trafikflygarcertifikatet innebär certifikatförlustförmånerna att piloten får en lönekomensation under en omställningsperiod.

Av utredningen har framkommit att B.E. och J.L. deltog i avtalsförhandlingarna om de kollektivavtal som ingicks åren 2007 och 2010. De har dock inte närmare hörts om vad som förevarit vid dessa förhandlingar.

Såvitt framkommit av utredningen har det aldrig diskuterats mellan parterna vad som ska gälla om en anställning upphör till följd av ett avskedande under den tid som karenstid löper, dvs. under tiden innan den löpande trygghetsersättningen ska börja utbetalas. Det kan alltså inledningsvis konstateras att någon gemensam partsavsikt inte kunnat fastställas om rätten till löpande trygghetsersättning i just den situationen.

I den protokollsanteckning som tillhörde det kollektivavtal som gällde åren 2004–2007 anges följande. ”Parterna är överens om att nu gällande Certifikatförlustförsäkring gäller fram till dess att nytt skydd överenskommits, samt att BLX ansvarar för att piloten ersätts enligt nu gällande Certifikatförlustförsäkring fram till dess att nytt skydd överenskommits. (Med Certifikatförlustförsäkring enligt ovan menas ersättning i sin helhet enligt nu gällande § 12 Försäkringar, inklusive trygghetsersättningen)”. Enligt Arbetsdomstolens mening går det inte av textens utformning att utläsa att parterna var överens om att bolaget skulle överta försäkringsbolagets roll eller att bestämmelserna skulle tolkas med en försäkringsrättslig utgångspunkt. Inte heller framgår av texten att parterna då skulle ha haft någon särskild avsikt i frågan om kapitalbeloppet och den löpande trygghetsersättningen ska betraktas som en helhet på det sätt som pilotföreningen har hävdad. Av de personer som hörts är K.J. den ende som var med vid avtalsförhandlingarna år 2001 och år 2004. De uppgifter som K.J:s lämnat ger visserligen visst stöd för att parterna varit överens om att den löpande trygghetsersättningen alltså skulle betraktas som en försäkringsförmån och att certifikatförlustförmånerna utgjorde en helhet. Av hans uppgifter framgår emellertid också att förhandlingarna i den här delen pågick bara en kort stund och i huvudsak handlade om hur texten i protokollsanteckningen skulle formuleras. Mot bakgrund av att ordalydelsen inte ger något stöd för den uppfattning som K.J. uttryckt finner Arbetsdomstolen, mot arbetsgivarparternas bestridande, inte visat att det förelegat någon gemensam partsavsikt i enlighet med pilotföreningens uppfattning.

I kollektivavtalet som gällde från år 2007 ändrades bestämmelserna om löpande trygghetsersättning på så sätt att texten ”teckna och vidmakthålla” byttes ut mot ”utbetala”. Det har inte heller framkommit något till stöd för att parterna vid den avtalsförhandlingen skulle ha uttryckt någon gemensam partsavsikt av betydelse för tolkningsfrågan.

*Betydelsen av den hittillsvarande tillämpningen av avtalet*

Det är ostridigt att det inte tidigare har uppstått en sådan situation som i nuvarande tvist. Det har alltså inte tidigare varit aktuellt för parterna att ta ställning till hur avtalets regler om löpande trygghetsersättning ska tillämpas när en pilot blivit avskedad under löpande karenstid. Pilotföreningen har emellertid till stöd för sin ståndpunkt hänfört sig till ett ärende där en pilot som blivit uppsagd p.g.a. arbetsbrist fått sitt certifikat återkallat när uppsägningstiden löpte. Anställningen upphörde p.g.a. arbetsbristuppsägningen under karenstiden och innan den löpande trygghetsersättningen hade börjat betalas. Bolaget beslutade trots det att utbetala löpande trygghetsersättning till piloten. Arbetsgivarparterna har anfört att piloten skulle ha blivit återanställd hos bolaget om han inte hade förlorat sitt certifikat och att situationen i det fallet således var annorlunda än i nuvarande tvist. Arbetsdomstolen instämmer i arbetsgivarparternas inställning att det åberopade ärendet avsett en annan situation än den nu aktuella. Av bolagets beslut att utbetala löpande trygghetsersättning under de förutsättningar som då förelåg går det enligt Arbetsdomstolens mening inte att dra några avgörande slutsatser om tillämpningen av avtalet när en pilot blivit avskedad under karenstiden.

Pilotföreningen har även åberopat att bolaget enligt ett protokoll från ett månadsmöte den 1–2 mars 2006 då anförde att bolaget i ett visst ärende inte ville göra någon egen bedömning av om löpande trygghetsersättning skulle utbetalas utan avvaktade försäkringsbolagets utbetalning av kapitalbeloppet. Uttalandet visar enligt pilotföreningen att bolaget vid den tidpunkten hade uppfattningen att de två ekonomiska förmånerna var sammanlänkade. Enligt Arbetsdomstolens mening går det emellertid inte att utifrån innehållet i protokollet dra den slutsatsen att arbetsgivaren då ansåg att reglerna om kapitalbelopp och den löpande trygghetsersättningen skulle betraktas som en helhet. Av protokollet framgår snarare att parterna även vid den tidpunkten hade olika syn på tillämpningen av kollektivavtalets regler om certifikatförlustförsäkring.

Pilotföreningen har även hänfört sig till en tvist som inleddes vid Arbetsdomstolen år 2006 och som rörde återkrav av löpande trygghetsersättning. Pilotföreningen har anfört att bolaget i skrifter till domstolen och vid tvisteförhandlingar då framförde att kollektivavtalet skulle tolkas mot bakgrund av tidigare försäkringsvillkor. Arbetsdomstolen anser emellertid inte att bolagets uttalanden i den tvisten, som avsåg en helt annan situation, har någon bäring på nuvarande tvist.

Sammanfattningsvis kan alltså konstateras att vad som framkommit om den tidigare tillämpningen inte är ägnat att få återverkningar på tolkningen i den nu aktuella tvisten.

*Har M.A. rätt till löpande trygghetsersättning?*

Av det ovan anförda framgår att varken vad som framkommit om vad parterna gemensamt kan ha åsyftat med bestämmelserna om den löpande trygghetsersättningen eller tidigare tillämpning ger någon ledning för den aktuella tolkningsfrågan. Stor vikt får därför fästas vid bestämmelsernas ordalydelse.

Arbetsgivarparterna har anfört följande. Reglerna om certifikatförlustförsäkring och löpande trygghetsersättning ska inte läsas som en helhet. Av texten i kollektivavtalet framgår att kapitalbeloppet ska utbetalas med beaktande av förhållandena per den dag som Transportstyrelsen fattat sitt beslut. Det framgår vidare att utbetalningen av kapitalbeloppet ska ske sex månader efter Transportstyrelsens beslut och att anställningen upphör vid samma tidpunkt. Även den löpande trygghetsersättningen ska utbetalas efter sex månaders karens men utbetalning ska inte ske med beaktande av förhållandena vid en viss given tidpunkt på samma sätt som för kapitalbeloppet. M.A. är inte berättigad till löpande trygghetsersättning eftersom hans anställning inte upphört till följd av certifikatförlusten.

Pilotföreningen å sin sida har anfört att bestämmelserna ska läsas som en helhet och att det inte finns något uttryckligt krav på att anställningen ska bestå vid tidpunkten för utbetalning av löpande trygghetsersättning. Eftersom M.A. fått sitt certifikat återkallat av medicinska skäl är han enligt pilotföreningens uppfattning berättigad till löpande trygghetsersättning.

Arbetsdomstolen gör följande bedömning.

I bestämmelserna i § 12 under rubriken "Certifikatförlustförsäkring" anges i Mom 3 punkten f) att kapitalbeloppet ska betalas ut sex månader från den dag vederbörande myndighet beslutat att återkalla trafikflygarcertifikatet p.g.a. sjukdomstillstånd eller kroppsskada. Det anges vidare, i Mom 4, att anställningen upphör sex månader efter att ett sådant beslut har fattats. Tidpunkten för utbetalningen av kapitalbeloppet sammanfaller således med tidpunkten för anställningens upphörande. Det är ostridigt att med luftfartsmyndighetens beslut avses Transportstyrelsens beslut att återkalla certifikatet tills vidare. Av reglerna framgår vidare att ersättningen ska utbetalas med hänsyn till gällande förhållanden per den dag då Transportstyrelsen fattat beslut att återkalla certifikatet och från den dagen kan den anställde åberopa försäkringsavtalet. Av texten framgår inte något uttryckligt krav på att anställningen ska upphöra p.g.a. certifikatförlusten för att kapitalbeloppet ska utfalla.

Det är ostridigt att M.A. inledningsvis var inställd på att återgå till flygande uppgifter och att han därför begärde omprövning av Transportstyrelsens beslut. Han gjorde därför inledningsvis inget anspråk på att få ut kapitalbeloppet. Arbetsgivarparterna har uppgett att bolaget den 31 mars 2011, sedan bolaget hade fått vetskap om att M.A:s certifikat återkallats

slutligt, gjorde en certifikatförlustanmälan till försäkringsbolaget. Försäkringsbolaget utbetalade kapitalbeloppet till M.A. den 19 september 2011.

När det gäller bestämmelserna under rubriken "Löpande trygghetsersättning" kan inledningsvis konstateras att texten är betydligt kortare än den som avhandlar certifikatförlustförsäkringen. Det framgår av Mom 1 och 2 att den löpande ersättningen utfaller efter sex månaders karens samt att ersättningen utbetalas till anställd som förlorat sitt certifikat enligt luftfartsmyndighetens beslut. Arbetsgivarparterna har gjort gällande att det också krävs att det är certifikatförlusten som leder till att anställningen upphör. Något sådant krav framgår emellertid inte av avtalets ordalydelse. Det framstår inte heller som förvånande att parterna inte reglerat i avtalstexten vad som ska gälla om piloten blir avskedad under pågående karenstid. Parterna har uppenbarligen inte förutsett att det skulle kunna uppstå en sådan situation som i nuvarande tvist. Något uttryckligt stöd för arbetsgivarparternas uppfattning går alltså inte att finna i textens ordalydelse. Arbetsgivarparterna har vidare pekat på att det av bestämmelserna i avsnittet om certifikatförlustförsäkring framgår att det är förhållandena vid Transportstyrelsens beslut som är avgörande för om kapitalbeloppet ska betalas men att någon motsvarande bestämmelse inte finns för den löpande trygghetsersättningen. Avsaknaden av en sådan text i avsnittet om den löpande trygghetsersättningen kan enligt Arbetsdomstolens mening emellertid inte medföra att bestämmelserna ska tolkas på så sätt att det i stället är förhållandena vid karenstidens utgång som ska ligga till grund för bedömningen av om den löpande trygghetsersättningen ska utfalla.

Avtalstexten i Mom 2 under rubriken "Löpande trygghetsersättning", som anger förutsättningarna för att ersättningen ska utbetalas är enligt Arbetsdomstolens mening tämligen klar och entydig. Där anges att löpande trygghetsersättning utbetalas till anställd som före 60 års ålder förlorar certifikatet enligt luftfartsmyndighetens beslut och som inte erhåller sjukersättning eller allmän förtidspension. I Mom 1 anges att ersättningen utfaller efter sex månaders karens. Något krav på att anställningen ska ha upphört till följd av att den anställde förlorat certifikatet och inte genom avskedande kan enligt Arbetsdomstolens uppfattning inte utläsas. Det framgår för övrigt inte heller av bestämmelserna att en förutsättning för att få ersättningen är att anställningen består ända fram till utgången av karenstiden. En annan sak är att pilotanställningen då, enligt de bestämmelser som finns under avsnittet om certifikatförlustförsäkringen, ska upphöra. Mot bakgrund av bestämmelsernas utformning kommer Arbetsdomstolen till slutsatsen att det förhållandet att M.A. blivit avskedad innan karenstiden löpt ut inte inverkar på frågan om hans rätt till löpande trygghetsersättning. I sammanhanget kan den anmärkningen göras att ersättningen inte synes i första hand vara avsedd som en ekonomisk kompensation för en mistad anställning som sådan utan för att kompensera en pilot för att han eller hon till följd av certifikatförlusten inte längre kan nyttja sin flygutbildning genom att arbeta som pilot. M.A. var anställd hos bolaget när han förlorade sitt trafikflygarcertifikat, han hade inte uppnått 60 års ålder och han erhåller inte sjukersättning eller allmän förtidspension. Arbetsdomstolen kommer därför mot bakgrund av det anförda fram till

slutsatsen att han enligt kollektivavtalets bestämmelser är berättigad till löpande trygghetsersättning.

*Från vilken tidpunkt föreligger rätt till löpande trygghetsersättning?*

Det är ostridigt att löpande trygghetsersättning vanligtvis utgår från den första i månaden som infaller sex månader efter Transportstyrelsens beslut att återkalla ett trafikflygarcertifikat tills vidare. Pilotföreningen har därför gjort gällande att M.A. är berättigad till löpande trygghetsersättning från den 1 april 2011.

Arbetsgivarparterna har emellertid gjort gällande att löpande trygghetsersättning i vart fall inte ska betalas för tiden före den 2 oktober 2011. Till stöd för den ståndpunkten har följande anförts. Parterna träffade en överenskommelse om s.k. grounding enligt § 1 Mom 14 i kollektivavtalet som innebar att M.A:s anställning skulle bestå under en rehabiliteringsperiod. Detta framgår av det mejl som T.E. skickat till J.L. genom vilket han bekräftar att parterna är överens om att M.A. ska utföra markuppgifter och vara groundad med full lön. Överenskommelsen innebar att parterna avtalade bort regeln i § 12 Mom 4 om anställningens automatiska upphörande efter certifikatförlust. Det har vidare av M.A:s eget agerande, t.ex. att han ansökt om semester och att få delta i en ledarskapsutbildning, framgått att han varit inställd på att vara fortsatt anställd i bolaget. Även pilotföreningen har varit inställd på att han ska vara kvar i sin anställning. Detta stöds av att pilotföreningen påpekade för bolaget att M.A. inte hade förts in på tjänstgöringsschemat. Med anledning av parternas överenskommelse började karenstiden därför att löpa först efter att förvaltningsrätten hade meddelat sin dom den 23 mars 2011. Detta innebar att M.A:s anställning upphörde först den 1 oktober 2011 och att han därför är berättigad till löpande trygghetsersättning först därefter.

Pilotföreningen har bestritt att parterna träffat en överenskommelse som innebar att bestämmelsen i § 12 om anställningens automatiska upphörande avtalades bort och har anförts följande. Det är visserligen korrekt att M.A. hade inställningen att han skulle kunna återgå till flygande arbetsuppgifter. Kollektivavtalets § 12 innehåller dock tvingande ekonomiska förmåner som inte kan avtalas bort med enskilda piloter. En överenskommelse som avviker från reglerna i kollektivavtalet måste träffas genom kollektivavtal mellan pilotföreningen och Svenska FlygBranschen. Någon sådan överenskommelse har inte träffats i det här fallet.

Av förhöret med J.L. har framkommit att hon efter att hon skickade mejlet till T.E. även stämde av muntligen med honom att pilotföreningen inte hade något att erinra mot överenskommelsen. Hon kontrollerade även att pilotföreningen inte ansåg att överenskommelsen behövde formaliseras i något formellt beslut. T.E. har uppgett att pilotföreningen godkände att M.A. utförde markarbetsuppgifter under den tid han var groundad men att det inte innebar att parterna gjorde avsteg från bestämmelserna i § 12 i kollektivavtalet.

Arbetsdomstolen gör följande bedömning.

Det är i målet ostridigt att parterna träffat en överenskommelse som innebar att M.A. skulle utföra administrativa arbetsuppgifter efter det att hans sjukskrivning upphört. Enligt § 1 Mom 14 i kollektivavtalet kan den berörda piloten, pilotföreningen och bolaget träffa en sådan överenskommelse. Arbetsgivarparterna har bevisbördan för sitt påstående att överenskommelsen innebar ett avsteg från bestämmelsen om anställningens automatiska upphörande i § 12. Av det åberopade mejlet framgår inte att parterna diskuterat om överenskommelsen om M.A:s arbetsuppgifter skulle i något hänseende medföra att tillämpningen av bestämmelserna i § 12 påverkades. J.L. och T.E. har haft motstridiga uppfattningar angående vad överenskommelsen faktiskt innebar. Arbetsdomstolen finner inte anledning att fästa större tilltro till endera av deras uppgifter. Det kan därför inte, mot pilotföreningens bestridande, anses visat att parterna faktiskt träffat en överenskommelse som innebar ett avsteg från bestämmelserna i § 12 i kollektivavtalet. Den omständigheten att M.A. var inställd på och agerade utifrån den uppfattningen att han skulle komma att återgå till flygande arbetsuppgifter medför ingen annan bedömning. Med den bedömningen saknar Arbetsdomstolen anledning att ta ställning till pilotföreningens invändning att det inte är möjligt att träffa en överenskommelse om undantag från § 12 i kollektivavtalet i annan form än kollektivavtal mellan pilotföreningen och Svenska FlygBranschen.

Av bestämmelserna i avsnittet om den löpande trygghetsersättningen framgår visserligen inte när karenstiden om sex månader börjar löpa. Parterna har emellertid varit överens om att löpande trygghetsersättning vanligtvis utgår sex månader efter det att Transportstyrelsen fattat sitt beslut på motsvarande sätt som gäller för utbetalningen av kapitalbeloppet i certifikatförlustförsäkringen. Då Arbetsdomstolen kommit till slutsatsen att parterna inte kommit överens om något undantag från bestämmelserna i § 12 medför det att den löpande trygghetsersättningen ska utfalla från den första i den månad som infaller sex månader efter Transportstyrelsens beslut. Eftersom M.A:s certifikat återkallades tills vidare genom Transportstyrelsens beslut den 23 september 2010 är han därmed berättigad till löpande trygghetsersättning från den 1 april 2011 i enlighet med pilotföreningens förstahandstyrkande.

#### *Sammanfattning och skadestånd*

Arbetsdomstolen har kommit fram till att det förelegat laga grund för avskedandet av M.A. Pilotföreningens yrkande om ekonomiskt och allmänt skadestånd på grund av felaktigt avskedande ska därför avslås.

Arbetsdomstolen har vidare kommit fram till att M.A. är berättigad till löpande trygghetsersättning från den 1 april 2011. Det råder inte tvist om yrkat belopp.

Genom att inte utbetala den löpande trygghetsersättningen enligt kollektivavtalets bestämmelser har bolaget brutit mot § 12 i kollektivavtalet. Bolaget har därför ådragit sig skyldighet att betala allmänt skadestånd till M.A. och pilotföreningen. Arbetsgivarparterna har anfört att detta ska jämkas i första hand till noll och i andra hand till det belopp som Arbetsdomstolen finner skäligt.

I frågan om jämkning av yrkat skadestånd till M.A. gör Arbetsdomstolen följande överväganden. Arbetsdomstolen har enligt resonemanget ovan kommit fram till att M.A. är berättigad till löpande trygghetsersättning. Bolagets brott mot kollektivavtalet får visserligen typiskt sett anses vara av allvarlig karaktär. Arbetsdomstolen har emellertid också kommit fram till att det var berättigat av bolaget att avskeda M.A. Anledningen till att bolaget inte utbetalade den löpande ersättningen till honom var att han blev avskedad. M.A:s grova åsidosättande av sina åligganden mot bolaget har således legat bakom den, som det visat sig, felaktiga tillämpningen av kollektivavtalet. Även om Arbetsdomstolen kommit fram till att bolaget gjort fel som inte betalat ut ersättningen anser domstolen att det, med beaktande av omständigheterna i målet, finns anledning att jämka det allmänna skadeståndet till M.A. till noll.

När det gäller det yrkade allmänna skadeståndet till pilotföreningen anser Arbetsdomstolen att detta vid en sammanvägd bedömning av omständigheterna ska bestämmas till 30 000 kr.

#### *Rättegångskostnader*

Arbetsdomstolens ställningstaganden innebär att parterna är ömsom vinnande och förlorande. Det finns därför skäl att låta vardera parten stå sin rättegångskostnad.

#### **Domslut**

1. Arbetsdomstolen förpliktar TUIfly Nordic AB att till M.A. betala löpande trygghetsersättning med 818 250 kr jämte ränta enligt 6 § räntelagen på 69 811 kr från den 30 april 2011, på 73 221 kr från den 31 maj 2011, på 73 221 kr från den 30 juni 2011, på 65 379 kr från den 31 juli 2011, på 73 221 kr från den 31 augusti 2011, på 69 876 kr från den 30 september 2011, på 73 221 kr från den 31 oktober 2011, på 73 221 kr från den 30 november 2011, på 73 221 kr från den 31 december 2011, på 73 221 kr från den 31 januari 2012, på 73 221 kr från den 29 februari 2012 samt på 27 416 kr från den 31 mars 2012, allt till dess betalning sker.
2. Arbetsdomstolen förpliktar TUIfly Nordic AB att till Svensk Pilotförening betala allmänt skadestånd med 30 000 kr jämte ränta enligt 6 § räntelagen från den 4 juli 2011 till dess betalning sker.
3. Svensk Pilotförenings talan i övrigt avslås.
4. Vardera parten ska stå sin rättegångskostnad.

Ledamöter: Carina Gunnarsson, Lars Johan Eklund, Eva Plogeus, Kerstin Brodowsky, Anders Hagman, Maria Hansson och Bengt G. Nilsson.  
Enhälligt.

Sekreterare: Sofia Andersson