

Ett flygbolag i Sverige genomförde viss utbildning, line training, för piloter hos ett schweiziskt flygbolag. Under utbildningen flög piloterna det utbildande bolagets flygplan i kommersiell linjetrafik med en särskild instruktör ombord. Huvudsakligen fråga om piloterna under line training utförde arbete för det utbildande flygbolagets räkning eller i dess verksamhet och om bolaget därmed brutit mot förhandlingsskyldigheten i 38 § medbestämmandelagen genom att inte påkalla förhandling innan flygbolaget lät piloterna genomgå line training hos bolaget.

**ARBETSDOMSTOLEN**DOM  
2018-07-11  
StockholmDom nr 50/18  
Mål nr A 161/16**KÄRANDE**

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

**SVARANDE**

1. Svenska Flygbranschen, Box 5384, 102 49 Stockholm  
2. Braathens Regional Airways AB, 556228-6368, Trollhättan Vänersborg  
Flygplats, 461 93 Västra Tunhem  
Ombud: chefsjuristen Jan Bergman, Transportföretagen TF AB, Box 5384,  
102 49 Stockholm

**SAKEN**

brott mot förhandlingsskyldigheten enligt 38 § medbestämmandelagen

---

**Bakgrund**

Mellan Svenska Flygbranschen och Svensk Pilotförening (SPF) gäller kollektivavtal, regionalflyg piloter (kollektivavtalet). Braathens Regional Airways AB (Airways eller bolaget) är medlem i Svenska Flygbranschen och därmed bundet av kollektivavtalet.

Airways bedriver inrikes linjetrafik med flyg samt charterflygningar. Bolaget ingår i Braathenskoncernen och är ett helägt dotterbolag till Braathens Regional Airlines AB (Airlines), som i sin tur är ett helägt dotterbolag till moderbolaget i koncernen, Braathens Aviation AB.

I början av år 2016 kom Airlines överens med det schweiziska bolaget Skywork Airlines AG (Skywork) om att utbilda piloter anställda hos Skywork på en viss flygplanstyp. Airlines åtog sig bl.a. att tillhandahålla line training. Line training innebär träning i luften och utförs under ordinarie flygningar. Line training av tio Skyworkpiloter utfördes därefter under våren 2016 hos Airways av piloter/instruktörer anställda hos Airways.

Mellan parterna har tvist uppstått om Airways varit skyldigt att förhandla med SPF enligt 38 § medbestämmandelagen innan bolaget lät Skyworkpiloterna utföra line training hos bolaget. Det är ostridigt att någon sådan förhandling varken påkallats eller ägt rum.

Parterna har tvisteförhandlat utan att kunna enas.

## **Yrkanden**

SPF har väckt talan mot arbetsgivarparterna och yrkat att Arbetsdomstolen ska förplikta Airways att till SPF betala allmänt skadestånd med 75 000 kr jämte ränta enligt 6 § räntelagen från dagen för delgivning av stämning, den 28 februari 2017, till dess betalning sker.

Arbetsgivarparterna har motsatt sig yrkandet. De har inte vitsordat något belopp, men sättet att beräkna räntan. Om Arbetsdomstolen skulle komma fram till att Airways är skadeståndsskyldigt har arbetsgivarparterna yrkat att det allmänna skadeståndet jämkas till i första hand noll.

SPF har motsatt sig jämkning.

Parterna har yrkat ersättning för rättegångskostnader.

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

## **SPF**

### *Line training*

Airlines är en flygoperationell organisation som utför flygtekniskt underhåll, försäljning av bl.a. flygplansreservdelar samt intern och extern utbildning av piloter och kabinpersonal. Airlines har Transportstyrelsens tillstånd att bedriva utbildning av piloter och är innehavare av s.k. ATO (Approved Training Organisation). Som innehavare av ATO får Airlines utbilda piloter för specifika flygplanstyper.

För att bli certifierad för en viss flygplanstyp krävs teoretisk utbildning, visst antal pass i simulator samt att piloten genomför test i start och landning i flygplanet (type rating training). För att sedan få operera flygplanet krävs utbildning i form av teori och operation i linjenätet (LIFUS – Line Flying under Supervision, även benämnd line training). Line training är träning i luften och utförs under ordinarie flygningar, dvs. i kommersiell linjetrafik med betalande passagerare ombord. Line training sker hos ett bolag som har drifttillstånd (AOC) och bedriver flygverksamhet. Det minsta antal LIFUS-flygningar som måste genomföras är 30. Dessa flygningar kan normalt genomföras inom ett par veckor.

### *Bolagets information*

Vid ett månadsmöte den 21 januari 2016 informerades SPF av företrädare för Airways, flygchefen och HR-chefen, om att bolaget hade för avsikt att låta åtta piloter från Skywork genomgå line training hos bolaget.

Bolaget ville ha SPF:s syn på frågan. SPF – den lokala sektionen – svarade att den tilltänkta åtgärden kunde vara acceptabel under vissa förutsättningar. Sektionen ville att bolaget skulle göra en risk- och konsekvensanalys.

Sektionen framförde också att det skulle säkerställas att Skyworkpiloterna inte utgjorde en resurs för bolaget och att varje Skyworkpilot därför skulle ha en personlig standby bland Airways piloter. I vart fall önskade SPF en utökning av Airways standby-organisation under den aktuella perioden.

Airways meddelade på månadsmötet i mars 2016 att bolaget inte hade möjlighet att utbilda fler piloter. Detta besked indikerade att Airways inte hade tillräckligt många piloter anställda för att lösa standby-frågan. Sektionen krävde fortfarande en personlig standby för varje Skyworkpilot. Bolaget uppgav att detta krav inte kunde tillgodoses. Sektionens ordförande meddelade att sektionen ansåg att Skyworkpiloterna skulle komma att utföra arbete för bolagets räkning utan att vara anställda hos bolaget och att det därmed förelåg en skyldighet för bolaget att omedelbart påkalla förhandling enligt 38 § medbestämmandelagen.

#### *Skyworkpiloterna har utfört arbete hos Airways*

Tio Skyworkpiloter kom att genomföra line training hos bolaget under våren 2016.

Av § 1 punkten 1.1. i kollektivavtalet följer att tjänstgöringen i företaget omfattar all flygning, som företaget för företagets räkning med flygplan, som ägs av företaget eller eljest stadigvarande står till företagets förfogande eller chartras av företaget. Av § 9 punkten 9.8. följer att piloter kan anställas under utbildning och under utbildningstiden erhålla lön. Slutsatsen blir att även piloter under utbildning utför arbete för arbetsgivarens räkning eller i arbetsgivarens verksamhet som omfattas av kollektivavtalet. Även de piloter som inte är anställda hos bolaget, men genomför utbildning där, måste mot denna bakgrund anses utföra arbete som omfattas av kollektivavtalet.

Den aktuella flygplanstypen kräver en besättning om två piloter. Line training inleds med att en tredje pilot, en säkerhetspilot, följer med de två första dagarna. Därefter utförs utbildningen genom att line training-piloten flyger planet med en instruktör vid sin sida. Den pilot som genomför line training utgör då en del av den ordinarie besättningen om två piloter och utför samma arbetsuppgifter som normalt utförs av bolagets egna piloter. Att arbetet har utförts inom ramen för line training förändrar inte det faktum att arbete har utförts.

En arbetstagare kan utföra arbete såväl för sin egen arbetsgivare som för en annan arbetsgivare, vilket är fallet t.ex. vid inhyrning av arbetskraft.

Det stämmer, som arbetsgivarparterna anført, att en pilot under line training inte har full kompetens att framföra flygplanet. En sådan pilot har dock tillräcklig kompetens för att arbetet som han eller hon utför kommer arbetsgivaren till gagn. I sammanhanget kan nämnas att line training genomförs med full betalning.

### *Skyworkpiloterna utgjorde en resurs*

Under hösten 2015 och våren 2016 sade onormalt många piloter hos bolaget upp sig. Anledningen var att Airways tidigare hade varslat om övertalighet och försämrade anställningsvillkor samtidigt som flera andra flygbolag rekryterade piloter. Under hösten 2015 påtalade SPF flera gånger att man från SPF:s sida befarade att det inte fanns tillräckligt många piloter anställda hos bolaget och att verksamheten riskerade att bli lidande. Trots flera uppmaningar till bolaget att rekrytera piloter vidtogs ingen åtgärd från bolagets sida.

Airways hade problem att få ihop schemalaggningen och många piloter fick arbeta på lediga dagar. Under våren 2016 ställdes även ett stort antal flygningar in på grund av pilotbrist. Att det förelåg pilotbrist framgår också av den omständigheten att bolaget hade svårigheter att ge en del piloter semester enligt lag och kollektivavtal, såvitt avsåg semesteråret 2015/2016. Parterna träffade med anledning av detta, hösten 2016, en överenskommelse om ersättning och skadestånd.

Airways utökade visserligen sin ordinarie standby-organisation. Det skedde dock inte i tillräcklig omfattning för att täcka bolagets grundbehov av piloter. Det har saknats en personlig standby för var och en av Skyworkpiloterna. Med ”personlig” görs inte gällande att piloten i standby skulle ha varit öronmärkt, eller att han eller hon inte skulle ha fått utföra arbete på ett annat flygplan än det som Skyworkpiloten vid tillfället flög. Det som görs gällande är att det skulle ha funnits lika många standbypiloter som Skyworkpiloter.

Vid de tillfällena Skyworkpiloterna utförde line training har de, när det inte funnits en säkerhetspilot ombord, varit en del av en ordinarie besättning. Det kan därför antas att flygningar, under den period Skyworkpiloterna flög för bolaget, inte hade kunnat genomföras om inte Skyworkpiloterna utfört det arbete de gjorde under line training. Bolaget har alltså låtit genomföra utbildningen i stället för att nyanställa personal.

Det av arbetsgivarparterna ingivna materialet om de tio Skyworkpiloterna talar för att Skyworkpiloterna har utnyttjats som en produktionsresurs och att förstärkningen av standby-organisationen inte varit tillräcklig, som arbetsgivarparterna påstått.

Alldeles oavsett hur det har förhållit sig med Airways standby-organisation görs det gällande att Skyworkpiloterna utförde arbete när de genomförde line training.

### *Ingen avtalsrelation mellan Airways och Skywork*

Det är riktigt, som arbetsgivarparterna anfört, att Skywork ingått avtal med Airlines och inte Airways. Airlines och Airways ingår dock i samma koncern. De har gemensam ledning och kännedomen är därför mycket god om vad som pågår i det andra bolaget. Avsaknaden av avtal mellan Airways

och Skywork innebär inte att Airways kan undgå förhandlingskyldighet enligt 38 § medbestämmandelagen.

Arbetsgivarparternas påstående att Airways inte har haft tillgång till sådan information om Skywork som förutsätts i 38 § medbestämmandelagen tillbakavisas. Bolagen i Braathenskoncernen arbetar, som redan anförts, intimt med varandra, varför Airways hade kunnat inhämta nödvändig information från Airlines.

#### *Anförda jämkningsskäl*

Det är riktigt, som arbetsgivarparterna anført, att SPF fick information om den förestående utbildningsinsatsen på månadsmötet i januari 2016. Mötet var dock ingen MBL-förhandling och vad som sades på mötet utgör inte skäl att jämka ett eventuellt skadestånd. På månadsmötet i mars 2016 gav sektionens ordförande uttryck för att det förelåg en skyldighet för bolaget att omedelbart påkalla förhandling enligt 38 § medbestämmandelagen.

#### *Sammanfattning av grunderna för talan*

Piloter anställda hos Skywork har under våren 2016 genomfört line training hos Airways och därvid utfört arbete för Airways räkning eller i bolagets verksamhet som omfattas av kollektivavtalet. Skyworkpiloten har flugit i bolagets ordinarie flygtrafik och då ersatt en av Airways ordinarie piloter. Skyworkpiloterna har utgjort en tillkommande resurs hos Airways. Airways har således, enligt 38 § medbestämmandelagen, varit skyldigt att på eget initiativ förhandla med SPF inför beslutet att låta Skyworkpiloter genomföra line training hos bolaget. Någon sådan förhandling påkallades inte och Airways är därför skyldigt att betala allmänt skadestånd till SPF för att ha brutit mot 38 § medbestämmandelagen.

Några skäl att jämka ett eventuellt skadestånd finns inte.

### **Arbetsgivarparterna**

#### *Airlines och Airways*

Airlines utbildar piloter och kabinpersonal samt tillhandahåller tekniskt underhåll. Bolaget är innehavare av ett s.k. ATO, som är ett tillstånd utfärdat av Transportstyrelsen. Airways har ca 100 anställda piloter och hade vid aktuell tidpunkt två flygplanstyper, ATR 72 och SAAB 2000. Airways ca 100 piloter fördelade sig ungefär till hälften på vardera flygplanstypen. Flygplanen SAAB 2000 var leasade och skulle fasas ut och övertas av Skywork. Skywork behövde därför certifierade piloter på flygplanstypen.

Airlines disponerar inte över några egna flygplan och aktuell line training på SAAB 2000 utfördes därför hos Airways av anställda hos det bolaget.

### *Line training*

Piloter som genomgår line training är utbildade piloter, men behöver utbildas för en specifik flygplanstyp. Det är riktigt, som SPF anført, att line training kan beskrivas som träning i luften med passagerare ombord. Tanken är att eleven ska bygga upp sin kompetens och successivt få ett större ansvar. Varje flygning utgör en sektor. Var och en av Skyworkpiloterna utförde 32–49 sektorer.

Det är möjligt att genomföra en utbildning på en viss flygplanstyp hos ett annat bolag än där piloten är anställd och krediteras detta. Det är den nationella luftfartsmyndigheten som, i samråd med aktuellt bolag, bestämmer i frågan.

Den aktuella flygplanstypen, SAAB 2000, kräver två i flygbesättningen, en kapten och en styrman. Den line training Skyworkpiloterna genomförde inleddes med att det satt en instruktör och en säkerhetspilot i cockpit under de två första dagarna, dvs. besättningen utgjordes sammanlagt av tre piloter inklusive eleven. Därefter bestod flygbesättningen av eleven och instruktören. Det är brukligt att säkerhetspiloten ”kliver av” efter den andra dagen. De kaptener som har i uppdrag att handleda elever är utbildade instruktörer och har bedömts lämpliga som s.k. line training captains. Uppdraget som instruktör ingår i deras arbetskyldighet och de får även ett särskilt ekonomiskt tillägg för uppdraget. Under pågående line training är instruktören beredd att ta över de moment som eleven utför, vilket också sker ibland.

### *Informationsmöten*

Vid månadsmötet den 21 januari 2016 informerades SPF:s sektion om de utbildningar som skulle genomföras för Skyworks räkning. Enligt vad som uppgavs vid mötet skulle type rating training påbörjas i februari 2016 och line training beräknades inledas i mitten av april samma år. Sektionen önskade en risk- och konsekvensanalys samt en försäkran om att piloterna från Skywork inte utgjorde en del av grundbehovet av piloter. Uppfylldes detta hade sektionen inget att invända.

Vid påföljande månadsmöte den 22 februari 2016 meddelades att en risk- och konsekvensanalys skulle genomföras och sektionen fick möjlighet att inkomma med frågeställningar som särskilt behövde belysas.

Vid månadsmötet den 22 mars 2016 ställde SPF för första gången krav på en personlig standby för varje Skyworkpilot. Bolaget förklarade att en ordning med personlig standby inte var möjlig. Det SPF ville försäkra sig om var dock att Skyworkpiloterna inte var en del av bolagets grundbehov av piloter, vilket de inte var.

Arbetsgivarparterna påstår inte att SPF, genom sektionen, godkände åtgärden.

### *Påståendet om pilotbrist*

Piloterna är, med undantag för ett fåtal instruktörer, certifierade att flyga endast en av flygplanstyperna, ATR 72 eller SAAB 2000. Under den aktuella perioden fanns tre instruktörer med dubbla certifikat. De svårigheter som uppstod med att vissa piloter sade upp sig i anslutning till att Airways just hade vidtagit arbetsbristuppsägningar var främst hänförliga till flygplanstypen ATR 72. För att bemanna dessa flygplan hyrde Airways in ett antal piloter.

Airways certifierade under sommaren 2016 tre piloter att flyga flygplanstypen SAAB 2000, men endast två av dem anställdes i slutet av oktober 2016. Såvitt avsåg SAAB 2000 anställde Airways fem piloter på heltid den 1 maj 2016, men dessa hade varit s.k. daganställda sedan sommaren 2015 och i princip arbetat heltid.

Den brist på piloter som under en period rådde avsåg alltså ATR 72. Vad SPF anfört om inställda flygningar och att Airways hade behov av Skyworkpiloterna för att bemanna flygplanen är således varken relevant eller korrekt.

Under perioden den 22 mars–30 april 2016 ställdes sammanlagt sex flygningar in på grund av brist på piloter och under maj månad ställdes fem flygningar in av det skälet. I proportion till antalet flighter, ca 11 500 per kvartal eller knappt 4 000 flighter per månad, var andelen inställda flygningar ytterst liten.

### *Schemalägningsprocessen*

Airways arbetar med tre tidtabellperioder under ett kalenderår. Utifrån tidtabellerna upprättas slingor, eller arbetspass, för piloterna. Ett arbetspass består vanligtvis av tre till fyra flygningar. Bemanning av passen sker i ett senare led.

Hos Airways schemaläggs piloterna i fyraveckorscykler. Piloternas schema släpps minst fyra veckor innan de ska börja gälla. På schemalägningsavdelningen schemaläggs piloterna dock åtta till tolv veckor innan flygningen ska äga rum. Normalt sett fullgör en pilot hos Airways 19 pass per fyraveckorsperiod.

Skyworkpiloternas första flygningar kom att ske redan den 22 mars 2016. Line trainingen upphörde den 25 maj 2016. Med hänsyn till att schemaläggningen görs med förhållandevis god framförhållning var i stort sett samtliga flygningar som Skyworkpiloterna kom att delta i redan bemannade med Airwayspiloter. De tio Skyworkpiloterna utförde sammanlagt 117 arbetspass, varav 104 redan var bemannade innan line trainingen bestämdes. Av de 104 arbetspassen utfördes 17 med en säkerhetspilot ombord. Med arbetspass förstås i detta sammanhang en dag.



*Skyworkpiloterna har inte utfört arbete hos Airways*

Det är riktigt att kollektivavtalet innebär att den som är anställd hos aktuellt bolag får lön under utbildningen. Detta innebär dock inte att Skyworkpiloterna utfört arbete åt Airways under utbildningen där.

Airlines har via Airways utfört arbete åt Skywork genom att utbilda det bolagets piloter. Dessa piloter deltog inte i utbildningen för att arbeta, utan för att öka sin kompetens för en flygplanstyp som deras arbetsgivare skulle använda i sin verksamhet. Skywork har investerat i utbildningen av sina piloter och deltagandet i den innebär inte att piloterna har utfört arbete för någon annans räkning. Under utbildningen har piloterna i stället utfört arbete för sin arbetsgivare, Skywork.

Piloterna kan inte jämföras med inhyrd arbetskraft. De var inte hos Airways för att utföra arbete.

Det är inte ovanligt att ett flygbolag vänder sig till externa flygbolag för att utbilda sina piloter och då även för line training, t.ex. om piloterna ska utbildas för en flygplanstyp som arbetsgivaren ännu inte disponerar. Line training måste alltså inte genomföras i det bolag hos vilket piloterna är anställda.

Att Skyworkpiloterna var under utbildning innebär att de inte fullt ut behärskade arbetsuppgifterna. Vidare har utförd line training genomförts under överinseende av en line training captain och initialt med biträde av en säkerhetspilot. I vilken omfattning den enskilde piloten behöver träna i luften varierar och är beroende av individens tidigare erfarenhet och fallenhet. Piloten behärskar alltså inte arbetsuppgifterna förrän utbildningen är avslutad och piloten är godkänd vid line check. Detta talar sammantaget emot att Skyworkpiloterna kan anses ha utfört arbete.

*Inte en resurs*

Att Skyworkpiloterna inte utförde arbete stöds även av att Airways har haft egna piloter för att utföra flygningarna. De Airwayspiloter som fick ge plats till Skyworkpiloterna sattes antingen in där det fanns behov eller placerades standby. Airways har alltså förstärkt standby-organisationen under den period som Skyworkpiloterna genomgick line training. Det tillbakavisas att Airways inte skulle ha klarat av att genomföra de flygningar bolaget åtagit sig om inte aktuell line training utförts. De ifrågavarande piloterna har därför inte utgjort en produktionsresurs för Airways.

Bolaget hade inledningsvis en pilot i reserv för varje Skyworkpilot som genomgick line training. Reserven var dock inte personlig och kan således inte identifieras i efterhand. Eftersom det ofta sker många förändringar, jämfört med hur planeringen ser ut – till följd av tekniska problem på flygplan, sjukdom, föräldraledighet, olyckor, väder m.m. – tas de piloter som är planerade i standby i anspråk för flygtjänstgöring i varierande grad.

Att Airlines åtog sig att utbilda Skyworkpiloterna byggde på affärsmässiga grunder i syfte att öka det bolagets intäkter. Vidare ville Airlines ställa upp för Skywork, som skulle ta över SAAB 2000-planen. Det fanns inga andra skäl för Airlines att ingå avtalet, vare sig i eget eller annat koncernbolags intresse. Att Airways inte skulle ha klarat av att genomföra de flygningar bolaget åtagit sig om inte Skyworkpiloterna samtidigt genomgått line training är inget annat än lösa spekulationer från SPF:s sida.

Airways utför uppemot 1 000 flygningar per vecka och antalet Skyworkpiloter som genomgick line training var tio under första halvåret 2016, vilket motsvarar ca 1,5 procent av produktionen under perioden. Antalet piloter som, till följd av utbildningen av Skyworkpiloterna, teoretiskt sett kunde utnyttjas för annan produktion var alltså av ytterst marginell betydelse för bolagets produktionsmöjligheter.

Det bör vidare beaktas att tillvägagångssättet med att ha en pilot standby för varje Skyworkpilot initierades av SPF och har tillgodosetts av bolaget.

För endast tre av de tio Skyworkpiloter som genomgick line training under våren 2016 var några få flygningar planerade vid tidpunkten då schemalaggningsen gjordes. Detta innebär att bolaget i allt väsentligt redan hade planerat och schemalagt sin produktion utan hänsyn tagen till Skyworkpiloterna.

Bolaget bestämmer självständigt, utan tillsynsmyndighetens inblandning, hur många piloter som vid varje tidpunkt ska finnas standby. För bolaget är det optimalt att inte ha fler piloter standby än nödvändigt. I sina beräkningar kalkylerar Airways med 15 procents standbykapacitet. Under aktuell period hade bolaget en standbykapacitet om 16 procent, men med stora variationer mellan olika dagar. Standbykapaciteten var bestämd innan beslut fattades om att utbilda Skyworkpiloter.

#### *Ingen avtalsrelation mellan Airways och Skywork*

Det är inte Airways som ingått avtal med Skywork, utan Airlines. Den 21 januari 2016 upprättades ett skriftligt ramavtal mellan Skywork och Airlines. I avtalet angavs inte vilket bolag som skulle tillhandahålla line training. Att Airways genomförde utbildningen beror på att Airlines frågade Airways om bolaget hade möjlighet att genomföra utbildningen. Airlines kunde lika gärna ha uppdragit till något annat flygbolag att genomföra aktuell line training. Airways kan alltså inte anses ha anlitat Skywork för att utföra arbete genom ett avtal som Airlines ingått och som tillerkänner Airlines ersättning, men inte Airways.

Airways har inte haft sådan information om Skywork att Airways kunnat förse SPF med den information som en tillämpning av 38 § medbestämmandelagen förutsätter. Airways är inte avtalspart och har inte heller någon relation med Skywork. När Airlines ingick avtalet agerade Airlines inte i Airways namn och har inte heller på annat sätt agerat på Airways vägnar vid avtalsslutet. Det skulle vara en orimlig tolkning av bestämmelsen om Airways vore förhandlingsskyldigt i den situationen.

### *Jämknings-skäl*

Jämknings-skäl föreligger eftersom Airways hållit SPF informerad om det förhållandet att Skywork önskade utbilda piloter på bolagets linjenät. Vidare föreligger jämknings-skäl eftersom Airways uppfyllde det som SPF initialt ställde som villkor. En risk- och konsekvensanalys genomfördes och Airways försäkrade att Skyworkpiloterna inte utgjorde en del av bolagets grundbehov av piloter. Slutligen föreligger jämknings-skäl eftersom ingen av parterna, när avtalet med Skyworks ingicks, uppfattade situationen som att 38 § medbestämmandelagen var tillämplig. Det bestrids att sektionens ordföranden skulle ha påtalat ett det förelåg en förhandlingsskyldighet enligt 38 § medbestämmandelagen.

### *Sammanfattning av grunderna för bestridandet*

Airways har inte varit skyldigt att påkalla förhandling och förhandla med SPF enligt 38 § medbestämmandelagen. Skyworkpiloterna har inte utfört något arbete för Airways räkning eller i bolagets verksamhet som omfattas av kollektivavtalet. Piloterna har genomgått utbildning. Det har inte funnits någon avtalsrelation mellan Airways och Skywork. Airways har därmed inte heller haft tillgång till sådan information om Skywork som en tillämpning av 38 § medbestämmandelagen förutsätter.

För det fall Arbetsdomstolen skulle komma fram till att Airways har brutit mot 38 § medbestämmandelagen, finns det skäl att jämka det allmänna skadeståndet.

## **Doms-käl**

### *Tvisten*

I januari 2016 träffade Airlines ett avtal med Skywork, om utbildning av piloter hos det bolaget på flygplanstypen SAAB 2000, bl.a. avseende line training. Line training utförs av piloten under utbildning i ett flygplan i ordinarie trafik. Airlines, som inte har några egna flygplan, uppdrog åt sitt dotterbolag Airways att utföra utbildningsmomentet line training. Med anledning av detta genomförde tio piloter anställda hos Skywork line training hos Airways, under ca två månader perioden mars–maj 2016. De Skyworkpiloter som deltog i utbildningen flög i Airways ordinarie flygtrafik under överinseende av en line training captain, anställd hos Airways.

Tvisten avser om Airways brutit mot förhandlingsskyldigheten i 38 § medbestämmandelagen genom att inte påkalla och genomföra förhandling med SPF innan Airways beslutade att låta Skyworkpiloter genomgå line training hos bolaget.

Mellan parterna är tvistigt om Skyworkpiloterna, när de genomgått line training hos Airways, utfört arbete för Airways räkning eller i dess verksamhet som omfattas av kollektivavtalet. Det är vidare tvistigt om 38 § medbestämmandelagen varit tillämplig då det inte funnits någon

avtalsrelation mellan Airways och Skywork och då Airways därmed inte heller, enligt arbetsgivarparterna, haft tillgång till information om Skywork.

### *Utredningen*

Målet har avgjorts efter huvudförhandling.

Vid huvudförhandlingen har på SPF:s begäran hållits förhör under sanningsförsäkran med ordföranden i SPF M.L. och vittnesförhör med flygkaptenen och SAS-piloten H.S. På arbetsgivarparternas begäran har vittnesförhör hållits med accountable manager/verksamhetsansvarige P.E., schemaläggningsschefen M.Ö. och utbildningsansvarige F.B. Parterna har även åberopat skriftlig bevisning.

### *Några rättsliga utgångspunkter*

Av 38 § första stycket medbestämmandelagen framgår att innan en arbetsgivare beslutar att låta någon utföra visst arbete för hans räkning eller i hans verksamhet utan att denne därvid ska vara arbetstagar hos honom, ska arbetsgivaren på eget initiativ förhandla med den arbetstagarorganisation i förhållande till vilken han är bunden av kollektivavtal för sådant arbete.

Reglerna om primär förhandlingsskyldighet i 38 § medbestämmandelagen är specialregler i förhållande till den mer allmänna förhandlingsskyldigheten i 11 § samma lag och gäller även om ett tilltänkt anlitande av icke anställd arbetskraft inte kan anses innebära någon förändring av arbetsgivarens verksamhet. Bestämmelserna i 38 § är knutna till reglerna i 39 och 40 §§ medbestämmandelagen om möjligheten för en arbetstagarorganisation att lämna veto mot en av arbetsgivaren tilltänkt åtgärd.

Förhandlingsskyldigheten enligt 38 § är alltså ett led i reglerna om den fackliga vetorätten. I förarbetena framhåller Lagrådet att syftet med förhandlingar enligt den nämnda bestämmelsen är att ge den fackliga organisationen möjlighet att ingripa, om den av arbetsgivaren tilltänkta entreprenaden eller därmed jämförliga åtgärden kan antas medföra åsidosättande av lag eller kollektivavtal för arbetet eller annars strida mot vad som är allmänt godtagbart inom avtalsområdet. Det är alltså, uttalade Lagrådet vidare, sådana frågor som ska belysas vid förhandlingen. Departementschefen anslöt sig till Lagrådets uttalande (se prop. 1975/76:105 Bil. 1, s. 497 och 533). Arbetstagarorganisationen ska följaktligen genom reglerna om primär förhandlingsskyldighet få tillfälle att undersöka, om situationen är den att förutsättningar finns för veto.

I AD 1979 nr 71 har Arbetsdomstolen utförligt utvecklat att tillämpningsområdet för bestämmelserna om primär förhandlingsskyldighet i 38 § medbestämmandelagen emellertid är vidare än tillämpningsområdet för vetorätten i 39 § medbestämmandelagen. Arbetsdomstolen uttalade bl.a. att reglerna om förhandlingsskyldighet och vetorätt enligt domstolens mening måste ses som ett lagfäst inflytande för varje kollektivavtalsbärande organisation inom dess avtalsområde och att detta inflytande är avsett att

begagnas också för att tillvarata rent fackliga intressen som uppkommer i samband med att arbetsgivaren överväger att anlita ej anställd arbetskraft. Arbetstagarparterna kan t.ex. ha intresse av insyn i och inflytande över i vilken omfattning och under vilka former utomståendes tjänster ska anlitas.

Av motiven (a. prop. Bil. 1, s. 312) framgår vidare att man under lagstiftningsarbetet befarade att det skulle förekomma försök att kringgå lagstiftningen genom att förhållandet mellan arbetsgivaren och personer som utförde arbete på hans arbetsplats konstruerades så, att det skulle kunna påstås att det inte rörde sig om arbete för arbetsgivarens räkning. För att även sådana företeelser skulle omfattas av förhandlingsskyldigheten tog man upp i lagtexten inte bara det fallet att arbete utfördes för arbetsgivarens räkning utan även situationer då arbetet skulle utföras i arbetsgivarens verksamhet av någon som därvid inte var anställd hos arbetsgivaren.

*Innebär avsaknaden av avtalsrelation mellan Airways och Skywork att Airways inte varit förhandlingsskyldigt?*

Arbetsgivarparterna har invänt att Airways inte varit förhandlingsskyldigt gentemot SPF eftersom det inte funnits något avtalsförhållande mellan Airways och Skywork. Arbetsgivarparterna har anfört att det visserligen låg i Braathenskoncernens intresse att behålla utbildningsuppdraget inom koncernen, men att det inte var angivet i avtalet mellan Airlines och Skywork att Airways skulle tillhandahålla line training och att bolagen inom koncernen är skilda juridiska personer.

SPF har hävdats att lagbestämmelsens tillämplighet inte förutsätter att det funnits ett avtalsförhållande mellan Airways och Skywork.

Som framgått ovan reglerar 38 § första stycket medbestämmandelagen vad som gäller innan en arbetsgivare beslutar att låta någon utföra visst arbete för hans räkning eller i hans verksamhet utan att denne ska vara arbetstagar hos arbetsgivaren. Av lagtexten framgår således att förhandlingsskyldighet inträder inför beslut av arbetsgivaren att *låta någon utföra visst arbete*.

Det är ostridigt att det avtal som reglerade villkoren för utbildning av Skyworkpiloter var träffat mellan moderbolaget Airlines och Skywork och att Airlines i sin tur uppdrog till sitt dotterbolag Airways att genomföra det aktuella utbildningsmomentet line training. Hur det uppdraget eller avtalet träffades eller om villkoren för det finns det ingen utredning om i målet.

Airways har dock accepterat och agerat i enlighet med Airlines önskemål, och har därmed fattat ett beslut om att låta Skyworkpiloterna utföra line training hos bolaget. Av ordalydelsen, i 38 § första stycket medbestämmandelagen, att döma uppställs därutöver inget separat krav på något avtalsförhållande.

Arbetsdomstolen noterar att i förarbetena (prop. 1975/76:105, Bil 1, s. 307 f.) diskuterades införandet av bestämmelserna i 38–40 §§ medbestämmandelagen mot bakgrund av ett befarat kringgående av lagstiftning och kollektivavtal. Enligt domstolens mening framstår det i den

kontexten som mindre ändamålsenligt att en arbetsgivare som ingår i en koncern skulle kunna undgå förhandlingsskyldighet, exempelvis i en inhyrningssituation, enbart genom att låta ett annat koncernbolag vara formell avtalspart. En sådan ordning kan inte ha varit avsedd.

Mot den bakgrunden kan Arbetsdomstolen inte godta arbetsgivarparternas invändning att redan avsaknaden av avtalsrelation mellan Airways och Skywork skulle frita Airways från den förhandlingsskyldighet som följer av 38 § medbestämmandelagen.

*Var Airways skyldigt att påkalla förhandling enligt 38 § medbestämmandelagen?*

Frågan är då om Airways beslut att låta Skyworkpiloterna genomgå line training hos bolaget inneburit ett beslut om att låta piloterna i fråga utföra visst arbete för Airways räkning eller i dess verksamhet och att bolaget därför brutit mot den primära förhandlingsskyldigheten i 38 § medbestämmandelagen genom att inte påkalla sådan förhandling.

SPF:s ståndpunkt är att Skyworkpiloterna utförde arbete för Airways räkning eller i dess verksamhet när piloterna genomförde line training i Airways ordinarie flygtrafik, och att så varit fallet i vart fall när de utförde flygningar med enbart line training captain i cockpit och således då ersatte en av Airways ordinarie piloter. Enligt SPF hade Airways haft svårigheter att genomföra all flygtrafik under aktuell tidsperiod utan Skyworkpiloterna då det förelåg pilotbrist hos bolaget vid den aktuella tiden. Enligt SPF utgjorde Skyworkpiloterna en tillkommande resurs hos bolaget och innebar att Skyworkpiloterna utförde arbete för bolagets räkning.

Arbetsgivarparterna har invänt häremot och anfört bl.a. följande. Skyworkpiloterna deltog inte i utbildningen för att arbeta, utan för att öka sin kompetens för en flygplanstyp som deras arbetsgivare skulle använda i sin verksamhet. Under utbildningen har piloterna utfört arbete för sin arbetsgivare Skyworks räkning genom att utbilda sig, och inte för Airways. Att Skyworkpiloterna inte utförde arbete för Airways räkning stöds även av att Airways hade egna piloter för att utföra flygningarna. Skyworkpiloterna utgjorde inte en produktionsresurs för Airways.

SPF har inledningsvis i processen lagt stor vikt vid påståendet att Skyworkpiloterna i en pilotbristsituation utgjorde en produktionsresurs och att det var skälet till att Airways lät Skyworkpiloterna genomföra line training hos bolaget. Detta har, som redovisats, bestritts av Airways. Parterna har lagt fram relativt omfattande i utredning i den frågan. Arbetsdomstolen väljer dock att inleda prövningen om Skyworkpiloterna kan anses ha utfört arbete för Airways räkning eller i dess verksamhet under sin line training genom att bedöma vad Skyworkpiloterna faktiskt gjorde när de genomgick line training hos Airways, utan att ta ställning till om de fyllde ett behov av arbetskraft eller inte.

Av utredningen framgår följande om line training. Line training utgör det sista momentet i en utbildning som en pilot genomgår för att han eller hon

ska ha rätt att i ett flygbolag flyga en viss flygplanstyp. Utbildningen omfattar ca sju veckor innan line training påbörjas. Utbildningen, före line training, inleds med teoretisk utbildning om planet och simulatorpass samt uppflygning i simulator (med myndighetsrepresentant). Därefter vidtar utbildning för att bolagsspecifikt kunna operera flygplanet i avsett linjenät med bolagets specifika procedurer. Denna del inleds också med teoretisk utbildning och därefter följer utbildning i och kontroll för att kunna starta och landa flygplanet samt utbildning i att flyga planet i låga siktvärden samt kontroll av detta utifrån bolagsprocedurer och standarder (type rating training). Därefter vidtar line training, som alltså utförs i linjenätet under ordinarie flygningar och med bolagets specifika procedurer. Normalt sker denna utbildning hos det egna flygbolaget där piloten ska flyga planet. Det är dock möjligt att utföra line training hos ett annat flygbolag. Detta förekommer när ett flygbolag avser att börja använda en för bolaget helt ny flygplanstyp, vilket var fallet för Skywork. Skywork hade alltså inte någon egen kompetens på flygplanstypen. Frågan om line training i ett annat flygbolag avgörs av den nationella luftfartsmyndigheten.

Av utredningen framgår vidare att aktuell line training innehöll ca 30–50 flygningar eller sektioner för varje Skyworkpilot och att ca åtta av dessa utfördes med en tredje pilot, en säkerhetspilot, ombord. Av utredningen framgår också att line training hos bolaget innehåller ett 30-tal olika moment och att den avslutas med line check inför en linecheck captain.

Parterna är oense i frågan hur kvalificerade piloterna är vid en line training och hur stora utbildningsinslagen är. Av beskrivningen ovan och vittnesuppgifter framgår att line training rymmer klara utbildningsinslag och att olika piloter, beroende på erfarenhet och fallenhet, kan behöva flyga olika många sektorer innan han eller hon uppnått en tillräckligt god standard. P.E. har berättat att eleven inte behärskar samtliga moment när säkerhetspiloten går av. Han har också uppgett att eleven visserligen upptar ett säte ombord, men i början och slutet av utbildningen drar eleven snarare resurser i stället för att leverera resurser. Av utredningen framgår vidare att de olika moment som line training-piloten ska genomföra innefattar olika former av uppgifter som inte enbart har med planets framförande att göra. Ett skäl till att vissa piloter får genomföra flera flygningar än andra kan också ha att göra med t.ex. att sådana väderförhållanden inte uppstår som ingår i visst moment.

Arbetsdomstolen gör följande bedömning.

Det är ostridigt att de flygplan som Skyworkpiloterna opererade kräver en besättning om två piloter, att aktuell line training utfördes i kommersiell linjetrafik med betalande passagerare ombord och att Skyworkpiloterna från och med dag tre (efter ca åtta flygningar) var ensamma i cockpit tillsammans med en s.k. line training captain. Parterna är således överens om att Skyworkpiloterna, efter de initiala flygningar som utförts med en säkerhetspilot ombord, flugit planet i linjetrafik tillsammans med en särskild instruktör. Av de uppgifter som parterna är eniga om framgår därmed att Skyworkpiloterna utfört arbetsuppgifter som i annat fall skulle ha utförts av en Airwayspilot. Detta har visserligen skett under överinseende av den

andre piloten, särskilt utbildad och förordnad för uppgiften, men Skywork-piloten har ersatt en ordinarie Airwayspilot och utfört de arbetsuppgifter som han eller hon skulle ha utfört eller skulle ha utfört tillsammans med den andre piloten.

Line training-piloten har inte varit fullärd på aktuell flygplanstyp men haft tillräcklig kompetens för att utgöra del av flygbesättningen, som en av de två piloter som krävs för flygplanstypen. Det har därmed ytterst ålegat Skyworkpiloten att t.ex. ensam landa planet på ett säkert sätt i händelse av att instruktören hastigt skulle insjukna efter att planet lämnat marken.

Ovanstående omständigheter talar för att Skyworkpiloterna utfört arbete för Airways räkning.

Parterna är överens om att den som är anställd hos bolaget och genomför line training då erhåller lön enligt kollektivavtalets reglering.

Arbetsdomstolen har vid flera tillfällen prövat om elever eller andra varit att betrakta som arbetstagare och att därmed om aktuellt kollektivavtal varit tillämpligt för personen i fråga, se t.ex. AD 1982 nr 105 och där angivna rättsfall. I AD 1982 nr 105 prövade Arbetsdomstolen om föräldrar som arbetade vid sidan av personalen på ett daghem där föräldrarna hade sina barn utfört arbete i arbetsrättslig mening. Domstolen konstaterade att föräldrarna rent faktiskt utfört arbete som annars skulle ha utförts av den ordinarie personalen och kom fram till att föräldrarna var att anse som arbetstagare och att aktuellt kollektivavtal därför var tillämpligt på dem. Utifrån Arbetsdomstolens praxis, såvitt avser arbetstagarbegreppet vid tillämpning av kollektivavtal, får det också anses ligga nära tillhands att anse att Skyworkpiloterna utfört arbete för Airways räkning i den mening som avses i 38 § medbestämmandelagen. Därmed alltså inte sagt att de varit arbetstagare hos Airways.

Enligt Arbetsdomstolens mening är det i målet fråga om en särpräglad situation. Airlines har sålt utbildningen i fråga till Skywork och rimligen fått ersättning för det utförda utbildningsmomentet av Skywork. Huruvida Airways fått någon ersättning från Airlines är oklart. Airways har dock rimligtvis inte, som t.ex. i en inhyrningssituation, fått betala för det utförda arbetet. Dessa omständigheter kan dock enligt Arbetsdomstolens mening inte utesluta att 38 § medbestämmandelagen blir tillämplig.

Med beaktande av vad som ovan anförts kommer Arbetsdomstolen fram till att Skyworkpiloterna har utfört arbete för Airways räkning, när de som en av två besättningsmedlemmar flugit de aktuella planen, och att Airways därmed varit skyldigt att påkalla förhandling med SPF enligt 38 § medbestämmandelagen inför beslutet att låta Skyworkpiloterna genomföra line training hos bolaget.

SPF får också anses ha haft ett fackligt intresse av att inom ramen för en primär förhandlingsskyldighet få förhandla frågan.



Arbetsgivarparternas invändning att Airways inte haft sådan information om Skywork att Airways kunnat förse SPF med den information som en tillämpning av bestämmelsen förutsätter, påverkar inte denna bedömning.

#### *Skadeståndets storlek*

Arbetsdomstolen har funnit att Airways brutit mot förhandlingsskyldigheten enligt 38 § medbestämmandelagen, då bolaget inte påkallade förhandling innan det beslutade att låta Skyworkpiloter genomgå line training hos bolaget våren 2016. Airways är därmed skadeståndsskyldigt gentemot SPF enligt 54 och 55 §§ samma lag.

SPF har yrkat allmänt skadestånd med 75 000 kr.

Arbetsgivarparterna har yrkat att ett eventuellt allmänt skadestånd ska jämkas till i första hand noll och har anfört bl.a. följande. Airways har hållit SPF informerad om att Skywork önskade utbilda piloter på bolagets linjenät och har också uppfyllt de villkor som SPF ställde om riskkonsekvensanalys och om att Skyworkpiloterna inte skulle utgöra en tillkommande resurs.

Enligt SPF var den information som föreningen fick från Airways inte jämförbar med en MBL-förhandling och dessutom påpekade SPF för bolaget att det var fråga om en situation som omfattades av 38 § medbestämmandelagen. Det sistnämnda har arbetsgivarparterna bestritt.

Arbetsdomstolen gör följande bedömning.

Airways har i samband med tre månadsmöten informerat SPF om Skyworkpiloternas förestående line training och också diskuterat villkoren för den och till viss del – såvitt avser begärd risk- och konsekvensanalys – tillmötesgått SPF:s krav. Det har inte anförts det funnit skäl att tro att det funnits förutsättningar för SPF att utöva veto enligt 39 § medbestämmandelagen.

Med beaktande av dessa omständigheter bör skadeståndet kunna sättas lågt. Arbetsdomstolen finner att det skäligen bör bestämmas till 35 000 kr.

#### *Rättegångskostnader*

SPF får anses som fullt ut vinnande part. Arbetsgivarparterna ska därmed ersätta SPF:s rättegångskostnader, till den del de varit skäligen för att tillvarata SPF:s rätt.

SPF har yrkat ersättning för rättegångskostnader med 250 000 kr, avseende ombudsarvode. Arbetsgivarparterna har vitsordat 186 000 kr som skäligen ersättning. Vitsordat belopp motsvarar det ombudsarvode som arbetsgivarparterna har yrkat för egen del.

Enligt Arbetsdomstolens mening får SPF vara skäligen tillgodosedd med ett belopp om 200 000 kr avseende ombudsarvode.

**Domslut**

1. Arbetsdomstolen förpliktar Braathens Regional Airways AB att till Svensk Pilotförening betala allmänt skadestånd med 35 000 kr, med ränta enligt 6 § räntelagen från den 28 februari 2017 till dess betalning sker.
2. Svenska Flygbranschen och Braathens Regional Airways AB ska med hälften vardera betala Svensk Pilotförenings rättegångskostnader med 200 000 kr, avseende ombudsarvode, med ränta på beloppet enligt 6 § räntelagen från dagen för denna dom till dess betalning sker.

Ledamöter: Cathrine Lilja Hansson, Inger Andersson, Inga Jerkeman, Gabriella Forssell, Gösta Rehnstam, Håkan Löfgren och Anders Hammarbäck. Enhälligt.

Rättssekreterare: Hannah Edström