

Opmandskendelse i faglig voldgiftssag FV2011.0017,
afsagt den 8. april 2011

Dansk Metal
for
Metal Søfart
(advokat Stephan Agger)

mod

Mols-Linien A/S
v/ Bilfærgernes Rederiforening
(advokat Anne Louise Wulff)

Uoverensstemmelsen angår adgangen til efter overenskomsten mellem Mols-Linien A/S og Metal Søfart / Dansk El-Forbund at pålægge reparatører vagter på sønehelligdage.

Sagen blev mundtligt forhandlet den 4. april 2011.

Påstande mv.

Klager har nedlagt påstand om, at indklagede skal anerkende, at indklagede i strid med overenskomstens § 3, stk. 10, pålagde reparatørerne vagter på sønehelligdage i påsken 2009 og 2010.

Indklagede har påstået frifindelse.

Baggrunden for sagen:

I overenskomsten 2004-2007 blev der indsat følgende bestemmelse i § 3, stk. 10:

Vagt på sønehelligdage kan alene pålægges, når dette er nødvendigt af hensyn til rederiets drift og sikkerhed, jf. princippet i den tidligere sømandslovs § 57, stk. 2.

Den tidligere sømandslovs § 57, stk. 2, var sålydende:

På søn- og helligdage må der ikke pålægges en sømand arbejde, som kan udsættes.

Denne bestemmelse er i det væsentlige enslydende med § 4, stk. 6, i den nugældende bekendtgørelse nr. 515 af 21. juni 2002 om søfarendes hviletid mv.

§ 3, stk. 10, i overenskomsten 2007-2010 er sålydende:

Vagt på sønehelligdage kan alene pålægges, når dette er nødvendigt af hensyn til rederiets drift og sikkerhed.

Forklaringer

Reparatør Flemming Callesen har forklaret, at han har været ansat ved Mols-Linien A/S i 4 år. Han er tillidsrepræsentant for 9-10 medarbejdere i Reparationsafdelingen, nu Teknisk afdeling. Selv arbejder han på natholdet, hvor der foretages løbende vedligeholdelse og reparationer. Færgerne sejler ikke om natten. I Århus og Ebeltoft er der på natholdet ansat i alt 4 reparatører, der i en 4 ugers rullende turnus hver bl.a. arbejder obligatorisk hver fjerde hele uge. De går i alternativ vagt med en skibsassistent hvert sted, således at der om natten både i Århus og i Ebeltoft altid foruden en maskinmester er enten en reparatør eller en skibsassistent på vagt. Det er af hensyn til sikkerheden ombord, at der altid er to på vagt, dvs. en maskinmester samt enten en reparatør eller en skibsassistent. Langt de fleste vedligeholdelsesarbejder og reparationer kan foretages både af reparatørerne og skibsassistenterne sammen med maskinmesteren.

I 2007 fik reparatørerne overtidsbetaling for natarbejdet i påsken. I 2008 blev reparatørerne ikke slet ikke vagtplaneret til at arbejde i påsken. I 2009 blev reparatørerne imidlertid igen vagtplaneret i påsken. De skrev som tidligere vagterne på som overtid, men det blev slettet af lønningskontoret.

Teknisk chef Flemming Kristensen har forklaret, at han deltog i overenskomstforhandlingerne, da den omtvistede bestemmelse i 2004 blev indsat i overenskomsten. Sømandsloven gælder ikke for reparatøerne, der ville have vagtarbejdet på sønehelligdage begrænset. Mange af skibsassistenterne er uddannet smede eller maskinarbejdere, og i princippet kan nattevagterne planlægges således, at reparatøerne ikke vagtplaneres på sønehelligdage. I stedet kan man anvende skibsassistenter, der ikke har en tilsvarende overenskomstbestemmelse. Virksomheden har imidlertid haft et stærkt ønske om, at vagterne på sønehelligdagene så vidt muligt fordeles lige mellem medarbejderne. Af sikkerhedsmæssige grunde er det nødvendigt, at der altid er mindst to mand på vagt om natten.

Procedure

Klager har gjort gældende, at der efter overenskomstens § 3, stk. 10, skal være tale om uopsætteligt arbejde, hvis reparatøerne skal kunne vagtplaneres på sønehelligdage. I almindelighed er det imidlertid ikke nødvendigt for færgedriften, at reparatøerne vagtplaneres på sønehelligdage, allerede fordi skibsassistenterne ikke har tilsvarende overenskomstmæssig begrænsning for arbejde på sønehelligdage og derfor kan tage nattevagterne disse dage. I akutte situationer kan reparatøerne indkaldes mod særskilt betaling. Og om nødvendigt kan eksterne håndværkere tilkaldes..

Indklagede har gjort gældende, at arbejdet på færgerne skal tilrettelægges efter fartplanen. Det er nødvendigt, at der er mindst to mand om bord om natten, og det er derfor nødvendigt, at reparatøerne deltager i disse vagter på sønehelligdage, som det er sket i 2009 og 2010. Det er nu den almindelige vagtpraksis, at arbejdet om natten fordeles mellem reparatøerne, skibsassistenterne og maskinmestrene således, at der altid er en maskinmester til stede og som den anden medarbejder enten en reparatør eller en skibsassistent. Da det er nødvendigt for færgedriften, at der er to mand om bord om natten, må det være omfattet af arbejdsgivers ledelsesret at afgøre, hvorledes arbejdet skal fordeles mellem de forskellige personalegrupper. Reparatøerne pålægges kun at udføre det nødvendige arbejde på sønehelligdage. Hvis der ikke kan vagtplaneres på sønehelligdage med deltagelse af reparatører som sket, bliver overenskomstens § 3, stk. 10, uden indhold og mening, idet reparatøerne i så fald slet ikke vil kunne vagtplaneres på disse dage.

Der har ikke mellem de af hver af parterne valgte medlemmer af voldgiftsretten kunnet opnås enighed eller flertal for en afgørelse, der derfor træffes af opmanden.

Opmandens begrundelse og resultat

Det må efter de afgivne forklaringer og bevisførelsen i øvrigt lægges til grund, at det af hensyn til rederiets og drift og sikkerhed er nødvendigt, at der om natten, når færgene ligger i havn, er mindst to medarbejdere ombord. I så henseende er der endvidere intet grundlag for at anfægte rederiets vurdering og praksis, hvorefter de to medarbejdere ombord skal være en maskinmester samt enten en reparatør eller en skibsassistent.

Den dagældende sømandslovs § 57, stk. 2, jf. nu bekendtgørelsens § 4, stk. 5, må efter sin formulering forstås som en bestemmelse om, hvilke begrænsninger der gælder for *det arbejde, den søfarende kan udføre* på søn- og helligdage.

Til sammenligning hermed angår overenskomstens § 3, stk. 10, efter sin formulering klart *vagtplaneringen* i almindelighed og siger herom, at reparatørerne kun kan pålægges vagter på sønehelligdage, når det af hensyn til rederiets drift og sikkerhed er nødvendigt, men bestemmelsen udtaler i øvrigt intet om, hvilket arbejde den således vagtplanerede reparatør i givet fald i øvrigt kan pålægges at udføre på vagten. I denne forbindelse må henvisningen i 2004-overenskomsten til den tidligere sømandslovs § 57, stk. 2, umiddelbart forstås som en vejledning for, hvilke arbejder der kan, hhv. ikke kan begrunde, at vagten for en reparatør lægges på en sønehelligdag. Mod bestemmelsens klare ordlyd er der således ikke grundlag for at forstå bestemmelsen som en blot beskrivelse af, hvilke arbejder reparatørerne må udføre på sønehelligdage.

Det må efter bevisførelsen lægges til grund, at både reparatørerne og skibsassistenterne er kvalificerede til at udføre det løbende reparations- og vedligeholdelsesarbejde på færgene om natten. Rederiet har da også for så vidt vagtplaneret reparatørerne og skibsassistenterne på lige fod. Det må endvidere lægges til grund, at der hverken er overenskomstmæssige eller andre hindringer for, at alene skibsassistenterne vagtplaneres på sønehelligdage sammen med maskinmestrene.

Efter det således anførte findes det ikke af hensyn til rederiets drift og sikkerhed nødvendigt, at reparatørerne om natten generelt vagtplaneres på sønehelligdage alternativt

med skibsassistenterne som sket. Herefter, og da der ikke er oplyst forhold, der gjorde vagtplaneringen for reparatorerne nødvendig i påsken 2009 og 2010, må klagers påstand tages til følge.

Herefter bestemmes:

Mols-Linien A/S skal anerkende, at rederiet i strid med overenskomstens § 3, stk. 10, pålagde reparatorerne vagter på sønehelligdage i påsken 2009 og 2010.

Hver part bærer egne omkostninger og skal betale halvdelen af opmandens honorar og omkostninger.

Poul Sørensen

fhv. højesteretsdommer