

Arbejdsrettens dom af 31. august 2006

i sag nr. A2001.335:

Danmarks Rederiforening,

Amaliegade 33,

1256 København K

for

DFDS Torline A/S,

Sankt Annæ Plads 30,

1295 København K

(advokat Pia E. Voss, København)

mod

LO Landsorganisationen i Sverige

for

SEKO Sjöfolk,

Facket för Service och Kommunikation,

Fjärde Långgatan 48,

400 32 Göteborg,

Sverige

(advokat Asger Heine Jensen, København)

Dommere: Børge Dahl (retsformand), Poul Søgaard (næstformand) og Niels Waage (næstformand).

Denne sag angår lovligheden af en blokade varslet af et svensk fagforbund over for et dansk rederi med henblik på at opnå overenskomst vedrørende sømandsarbejde på et af rederiets fragtskibe, som – da sagen opstod i 2001 - sejlede i rutefart mellem Sverige og England. Fragtskibet, Tor Caledonia, var registreret i Dansk Internationalt Skibsregister og var bemannet med polske søfolk. Sagen drejer sig derfor også om, hvorvidt sagen kan anlægges i Danmark (jurisdiktion), og hvorvidt den skal afgøres efter dansk ret (lovvalg).

Påstande

Klager, Danmarks Rederiforening for DFDS Torline A/S, har nedlagt påstand om, at indklagede, Landsorganisationen i Sverige for SEKO Sjöfolk, skal anerkende, at den ved telefax af 14. marts 2001 varslede konflikt vedrørende skibet Tor Caledonia er ulovlig og følgelig tilbagekalde varslet.

Indklagede har nedlagt påstand om afvisning, subsidiært frifindelse.

Overfor indklagedes afvisningspåstand har klager påstået sagen fremmet til realitetsbehandling.

Sagsfremstilling

Skibet Tor Caledonia er et fragtskib, der ejes og drives af DFDS Torline A/S, som er hjemmehørende i København. Skibet er registreret i Dansk Internationalt Skibsregister (DIS).

Lov om Dansk Internationalt Skibsregister (nu lovbekendtgørelse nr. 273 af 11. april 1997 med senere ændringer) indeholder bl. a. følgende:

"Kapitel 1 Anvendelsesområde

§ 1. I Dansk Internationalt Skibsregister optages danske skibe, jf. sølovens § 1, stk. 2, og § 2 med en bruttoregistertonnage på 20 tons/en bruttotonnage på 20 eller derover.

...

§ 3. Et skib, der er optaget i Dansk Internationalt Skibsregister, er berettiget til at sejle under dansk flag og er undergivet dansk ret.

...

Kapitel 3 Løn- og arbejdsforhold

§ 10. Kollektive overenskomster om løn- og arbejdsforhold for ansatte på skibe i dette register skal udtrykkelig angive, at de kun gælder for sådan beskæftigelse.

Stk. 2. Kollektive overenskomster som er nævnt i stk. 1, der er indgået af en dansk faglig organisation, kan kun omfatte personer, som anses for at have bopæl i Danmark, eller som i medfør af indgåede internationale forpligtelser skal sidestilles med danske statsborgere.

Stk. 3. Kollektive overenskomster som nævnt i stk. 1, der er indgået af en udenlandsk faglig organisation, kan kun omfatte personer, der er medlemmer af den

pågældende organisation, eller personer, der er statsborgere i det land, hvori den faglige organisation er hjemmehørende, for så vidt de ikke er medlemmer af en anden organisation, med hvilken der er indgået overenskomst som nævnt i stk. 1.

Stk. 4. Lov om arbejdsretten finder tillige anvendelse i sager, hvor en udenlandsk faglig organisation er part."

De citerede dele af loven er uændrede i forhold til den oprindelige lov om Dansk Internationalt skibsregister (lov nr. 408 af 1. juli 1988).

Af bemærkningerne til forslaget til denne lov fremgår bl. a., jf. Folketingstidende 1987-88 (2. saml.), Tillæg A, sp. 11 ff.:

"Almindelige bemærkninger.

1 ...

Baggrunden for forslaget er den udvikling, der har fundet sted inden for skibsfartserhvervet, især igennem de sidste to år. Tendensen til at sætte danske skibe under fremmed flag har været stigende.

...

Det er en klar dansk interesse at bevare så stor en del af handelsflåden som muligt under dansk flag både af hensyn til beskæftigelsen og af hensyn til valuta-indtjeningen. Men det er også vigtigt af hensyn til beskæftigelse og indtjening i andre erhverv som skibsmæglervirksomheder og skibsværfter, ligesom det er vigtigt at bevare den maritime know-how, som danske rederier har opbygget igennem mange år.

Det er de lavere driftsomkostninger, der er forbundet med skibsfart under en række andre landes flag, der virker så tillokkende, at skibe under dansk flag bliver udflaget, eller indkøbes direkte til registrering under et andet flag.

2. Udflagning er ikke et specielt dansk fænomen. Alle vesteuropæiske skibsfartsnationer har været udsat for stigende udflagning, og i mange af disse lande har udflagningen gjort sig gældende tidligere og i større omfang end i Danmark.

Udflagning må betragtes som en konsekvens af den langvarige internationale skibsfartskrise, som hænger sammen med den overkapacitet, der findes i skibsfarten inden for alle fragtkategorier. Overkapaciteten er bl.a. opstået på grund af den svage konjunkturudvikling, overkapacitet på værftsområdet i hele verden samt lempelige afskrivningsregler, subsidiering og beskatningsforhold i de lande, der har åbne registre. Den internationale skibsfartskrise, der også har ført til protektionisme i en række lande, har medført, at der er opstået en konkurrencesituation, som har gjort det vanskeligt for rederier i de vestlige højomkostningslande at klare sig i konkurrencen med rederier fra udviklingslande og

lande med åbne registre. Ved at sætte skibe under fremmed flag kan de vestlige rederier opnå væsentlige besparelser på driftsomkostningerne ved at ansætte besætninger fra lande med lavt lønningsniveau - ikke nødvendigvis besætninger fra de lande, under hvis flag skibene sejler.

3. De vestlige lande har haft et ønske om at bevare deres handelsflåder under nationalt flag. En række vesteuropæiske lande har som et middel til at undgå yderligere udflagning oprettet nationale internationale registre. Hensigten hermed er, at disse registre skal være konkurrencedygtige med registre i lande med åbne registre. Det helt afgørende forhold i denne forbindelse er, at skibe i disse registre får mulighed for at sejle med udenlandske besætninger på de lønvilkår, som er gældende i besætningernes hjemlande. For at dette skal kunne lade sig gøre, er det nødvendigt, at rederierne får mulighed for at indgå overenskomster med fagorganisationer i de lande, hvor besætningerne kommer fra.

4. Lovforslaget har til hensigt at styrke rederierhvervets konkurrenceevne og dermed modvirke tendensen til udflagning. Ved etablering af et Dansk Internationalt Skibsregister åbnes der mulighed for, at danske rederier kan ansætte udenlandske besætninger på de lønvilkår, som gælder i besætningernes hjemlande. Skibe registreret i Dansk Internationalt Skibsregister skal overholde de gældende forpligtelser i henhold til IMO-konventioner og ILO-konventioner. Ved etablering af registret får danske rederier bedre mulighed for at konkurrere på lige vilkår, ikke mindst i forhold til de vesteuropæiske rederier, som allerede har mulighed for at registrere i nationale internationale registre.

...

Bemærkninger til de enkelte bestemmelser.

Til § 1, stk. 1

Ved bestemmelsen oprettes et Dansk Internationalt Skibsregister...

Formålet med etableringen af Dansk Internationalt Skibsregister er at hjælpe den danske handelsflåde til at kunne klare sig i den internationale konkurrence. Små skibe på under 20 BT/BRT, der i alt væsentligt ikke er beskæftiget i international konkurrence, skal således ikke kunne registreres i Dansk Internationalt Skibsregister.

I Dansk Internationalt Skibsregister skal først og fremmest kunne registreres skibe, hvis ejere i henhold til søloven anses som danske.

...

Til § 3

Skibe, der er optaget i Dansk Internationalt Skibsregister, anses som danske og er derfor på lige fod med andre danske skibe berettiget til bistand fra danske myndigheder, herunder danske udenrigsrepræsentationer.

Dansk ret finder anvendelse på disse skibe, herunder sømandsloven, lov om skibes besætning og lov om skibes sikkerhed, for så vidt der ikke i disse love fast-

sættes særlige regler for skibe, der er optaget i Dansk Internationalt Skibsregister. Endvidere vil f.eks. danske regler om visse sejladsrestriktioner også finde anvendelse på skibe i Dansk Internationalt Skibsregister.

...

Til § 10, stk. 1

I stk. 1 fastslås det, at kollektive overenskomster vedrørende løn- og arbejdsforhold for ansatte på skibe registreret i Dansk Internationalt Skibsregister udtrykkeligt skal angive, at de kun omfatter sådan beskæftigelse. Dette medfører, at gældende kollektive overenskomster om løn- og arbejdsforhold vedrørende beskæftigelse på skibe, indgået mellem danske rederier og danske faglige organisationer, ikke vil omfatte skibe, der overflyttes til Dansk Internationalt Skibsregister. For beskæftigelse på sådanne skibe må indgås nye kollektive overenskomster, der udtrykkeligt angiver, at de omfatter beskæftigelse på skibe registreret i Dansk Internationalt Skibsregister.

Til § 10, stk. 3

I stk. 3 fastslås det, at en kollektiv overenskomst, der er indgået med en udenlandsk organisation - foruden at omfatte den søfarende, der er medlem af organisationen - også vil omfatte den søfarende, der er statsborger i samme land, hvor organisationen er hjemmehørende, hvad enten denne søfarende er medlem af en anden organisation, der ikke har indgået nogen overenskomst med den pågældende reder eller rederiforening, eller slet ikke er medlem af nogen organisation.

Kollektive overenskomster vedrørende løn- og arbejdsforhold for ansatte på skibe i Dansk Internationalt Skibsregister kan indgås med flere - såvel danske som udenlandske - faglige organisationer samtidig.

Løn- og arbejdsforhold for ansatte, der herefter ikke er omfattet af en kollektiv overenskomst, må aftales mellem den enkelte ansatte og det pågældende rederi eller den, dette bemyndiger hertil.

Til § 10, stk. 4

Forslagets stk. 4 indebærer, at forholdet mellem rederier med skibe registreret i Dansk Internationalt Skibsregister og udenlandske faglige organisationer i øvrigt er omfattet af de almindelige danske kollektivarbejdsretlige regler. Udenlandske faglige organisationer vil således have samme adgang som danske faglige organisationer til at kræve forhandlinger om indgåelse af kollektive overenskomster og til at iværksætte kollektive kampskridt til støtte herfor.

Det følger endvidere af forslaget, at spørgsmål om iværksættelse af kollektive kampskridt til støtte for krav om indgåelse af kollektive overenskomster kan indbringes for arbejdsrettens afgørelse. Det samme gælder spørgsmål om overtrædelse af indgåede kollektive overenskomster, medmindre andet udtrykkeligt er aftalt mellem parterne."

Tor Caledonia havde i 2001 gennem en længere årrække sejlet i rutefart mellem Gøteborg, Sverige, og Harwich, England. På skibet beskæftigedes danske officerer. Den menige besætning bestod af polske søfolk, som var ansat i henhold til individuelle aftaler, der var indgået under iagttagelse af en aftale af 13. september 1999 indgået mellem en række danske fagforeninger på den ene side og tre danske rederiforeninger samt Dansk-Sørestaurations Forening på den anden side om gensidig orientering, koordination og samarbejde vedrørende DIS skibe – en aftale, som kaldes ”Borgfredsaftalen” – og en med udgangspunkt heri mellem de samme parter indgået rammeaftale af 25. februar 2000 vedrørende indgåelse af kollektive overenskomster med udenlandske fagforeninger samt individuelle aftaler vedrørende udenlandske søfarende uden for EU/EØS.

”Borgfredsaftalen” indeholder bl.a. følgende bestemmelser:

”§ 1 - Kontaktudvalg

Parterne er enige om ...

gensidigt at orientere hinanden om forhold af fælles interesse, herunder indhold, retningslinier og eventuelle problemer vedr. udenlandske overenskomster

...

§ 7 - Indgåelse af kollektive overenskomster med udenlandske fagforeninger

Stk. 1: Et rederi/en rederiforening, der ønsker at etablere og/eller forny en overenskomst for søfarende med en udenlandsk organisation, skal orientere de faglige organisationer, der er medunderskrivere af denne aftale, skriftligt herom i så god tid som muligt og altid med mindst 30 dages varsel før et aftalt forhandlingsmøde. Tilsvarende orientering skal gives om de forslag/krav, som rederiet/rederiforeningen sender den udenlandske organisation som forhandlingsoplæg. Varslet herfor kan afkortes til 7 dage. Rederiet/rederiforeningen er forpligtet til kun at forhandle med en internationalt tilsluttet, faglig organisation, såfremt en sådan findes i det pågældende land. En med en udenlandsk organisation indgået kollektiv overenskomst gælder alene for søfarende, der er medlem af den udenlandske organisation eller statsborger i det pågældende land.

Stk. 2: Den/de nedenfor nævnte danske, faglige organisationer, der er omfattet af herværende aftale, kan efter eget ønske være repræsenteret ved rederiet/rederiforeningens forhandlinger med den/de udenlandske, faglige organisationer med henblik på at sikre sig, at et forhandlingsresultat er i overensstemmelse med et internationalt acceptabelt niveau, hvorved forstås internationale normer for løn- og arbejdsvilkår. Begrebet ”international norm” svarer således til, hvad der aftales af og mellem andre internationalt repræsenterede faglige organisa-

tioner og redersammenslutninger. Et rederi/rederiforening er på anmodning berettiget til konkret forhåndsorientering om de internationale normer.

Stk. 3: Der er tale om frie og uafhængige overenskomstforhandlinger, og hverken et dansk rederi/en dansk rederiforening eller en faglig organisation kan forpligtes til at indgå en overenskomst som følge af nærværende aftale. Såfremt en overenskomst indgås, skal den/de relevante danske organisationer omgående orienteres herom ved fremsendelse af kopi af det underskrevne forhandlingsresultat.

Stk. 4: En dansk, faglig organisation kan i tilfælde af fagretlig uoverensstemmelse mellem overenskomstparterne repræsentere en udenlandsk, faglig organisation efter anmodning fra den pågældende udenlandske, faglige organisation, jfr. DIS-lovens § 10, stk. 4.

Stk. 5: Kontaktudvalget skal inden udløbet af nærværende aftales gyldighedsperiode søge nedfældet de overordnede betingelser, der mellem parterne er enighed om kan opstilles i forbindelse med indgåelse af overenskomster med udenlandske organisationer for 3. landes søfarende."

Af Rammeaftalen af 25. februar 2000 fremgår bl.a.:

"Kollektive overenskomster, der indgås med en udenlandsk fagforening eller individuelle aftaler med en søfarende i henhold til 13. september aftalen, skal som minimum indeholde følgende bestemmelser:

Pkt. 1 - Indledning

Det skal fastslås, hvilke besætningskategorier der er omfattet af aftalen, ligesom det af denne skal fremgå, at den alene omfatter personer, der har bopæl i det pågældende land. Overenskomstens gyldighedsperiode bør ikke overstige 2 år. På- og afmønstring sker i henhold til Sømandsloven.

Pkt. 2 - Løn

Det skal fastslås i overenskomsten, at lønudbetalingen til den søfarende skal være i overensstemmelse med et acceptabelt, internationalt niveau, der for en matros (AB) p.t. og indtil 1/1 2001 andrager USD 1090 pr. måned. Dette beløb indeholder følgende lønandele: basic pay, garanteret betaling for overtid, evt. fridagsoptjening (leave pay) og eventuel pension...

Pkt. 3 - Arbejdstid skal være i overensstemmelse med gældende Sømandslov og EU direktiv, jfr. ILO konvention nr. 180. Parterne er enig om, at der anvendes regler, der bygger på en normal, ugentlig arbejdstid svarende til 40 normale, ugentlige arbejdstimer (8 timer pr. dag mandag til fredag) og 103 garanterede overtimer pr. måned.

Pkt. 4 - Individuelle opsigelsesregler er svarende til den danske sømandslov.

Pkt. 5 - Arbejds miljø

Dansk arbejdsmiljølovgivning for søfart finder anvendelse.

...

Pkt. 10 - Regler for behandling af faglig strid in. v.

Der skal indføres regler for behandling af faglig strid (grievance procedure), jfr. model i overenskomst af 1.1.1998 mellem Amosup [en filippinsk fagforening] og Danmarks Rederiforening. I den forbindelse kan en dansk faglig organisation repræsentere en udenlandsk, faglig organisation efter anmodning fra sidstnævnte jfr. DIS lovens § 10, stk. 4 ...

Pkt. 11 - Ferie

Det skal anføres, at den danske ferielov finder anvendelse.

..."

Ved telefax af 7. marts 2001 til DFDS A/S, Sct. Annæ Plads 30, 1295 København K, fremsatte SEKO under henvisning til International Transport Workers Federations (ITF) "Athens Policy" krav om kollektiv overenskomst for den polske besætning om bord på skibet Tor Caledonia. Telefaxen er sålydende:

"RE: DIS: Tor Caledonia

The above vessel is in a regular trade between Sweden and England. In accordance with the ITF Athens Policy vessels in regular trade shall be covered by relevant Collective Bargaining Agreements.

The SEKO hereby request you to sign a collective agreement in accordance the Athens Policy wage levels for the Polish crew onboard the above vessel.

Annexed you will find a copy of the addendum that needs to be signed for the vessel, and also a copy of the Athens Policy.

..."

Telefaxen var underskrevet SEKO's "ITF Coordinator" og en kopi angaves sendt til bl.a. ITF.

Det hedder i det medfølgende "addendum" – "Collective Bargaining Agreement between SEKO and DFDS AS as reg. owners of TOR CALEDONIA" – bl.a.:

"§ 3 This CBA is valid from 02 March 2001. It is agreed that this agreement shall remain force as long as the Tor Caledonia is trading in the present trading pattern (Sweden-England) or in any other trading pattern including traffic on regular basis on Scandinavian ports. Any change in trading pattern shall immediately be reported by owners/managers to SEKO Seafarers' Branch.

...

§ 8 It is agreed that, if any vessel, owned and/or managed by DFDS AS is put into traffic as per § 3 above, the same CBA as this for Tor Caledonia immediately shall apply for that vessel/vessels.

...
SCHEDULE OF MONTHLY WAGES FOR CALCULATION OF SPECIAL BONUS PAYMENT ON THE Tor Caledonia

...
 A/B / Motorman 2770 USD

... "

Af bilaget vedrørende "Athens Policy" fremgår bl.a.

*"International Transport Workers' Federation
 ITF European Ferry Conference
 Athens, 2-3 October 1995
 Final Draft
 Common Policy on European Ferry Services*

1. *The ITF is opposed to the use of FoC vessels and second register vessels in European ferry trades. Where it is not possible to prevent their use such vessels shall be covered by ITF acceptable CBAs.*
2. *Notwithstanding paragraph 1 above, conditions on second register ferries should be on a par with or superior to those prescribed by the applicable national conditions of the trading area concerned.*
3. *The crews of vessels engaged in European ferry trades, including non-European vessels, shall be covered by European conditions of employment which are regulated through national collective bargaining agreements held by the appropriate ITF European affiliates, always subject to the special conditions applicable to the services outlined in paragraph 9 below.*
- ...
9. *Any ITF affiliate which is approached by a ship owner to sign a collective bargaining agreement for crews of a ferry trading permanently within and between European countries must contact the other ITF affiliates concerned and advise them and the ITF Secretariat, as soon as possible, for the purpose of seeking their consent to the signature of the proposed agreement. If as a result of such consultations no mutual agreement is reached the usual ITF arbitration procedure shall come into operation.*

... "

Ved brev af 9. marts 2001 afviste Danmarks Rederiforening på vegne af DFDS Torline A/S SEKO's krav om overenskomst. Rederiforeningen henviste til, at de polske søfarende på Tor Caledonia var ansat på individuelle kontrakter udformet i overensstemmelse med rammeaftal-

en af 25. februar 2000, og at rederiet således havde efterlevet de med de danske faglige organisationer indgåede aftaler.

SEKO afgav herefter følgende konfliktvarsel i telefax dateret 14. marts 2001 til Danmarks Rederiforening:

"Varsel om partiella stridsåtgärder i form av nyanställningsblockad avseende DIS flaggade fartyge Tor Caledonia.

Angående de DIS flaggade fartyget Tor Caledonia, fartygen går i regelbunden trafik mellan Åhus och Klaipeda, SEKO har begärt att ett specialavtal enligt ITF Common Policy on European Ferry Services för regelbunden trafik skall tecknas för fartygen.

Detta krav har avvisats av rederiet.

SEKO har därför beslutat om partiella stridsåtgärder, innebärande nyanställningsblockad. Denna träder i kraft den 28 mars 2001 kl. 00.00.

Sympatiåtgärder kommer att begäras.

..."

Ved telefax af 23. marts 2001 til SEKO protesterede Danmarks Rederiforening mod den varslede konflikt. Det hedder i telefaxen bl.a.:

"Tor Caledonia – Registreret i Dansk Internationalt Skibsregister (DIS)

Danmarks Rederiforening har den 21. marts 2001 modtaget telefax fra SEKO dateret den 14. marts 2001, hvori der varsles blokade med henblik på at opnå kollektiv aftale for polske søfarende på ovennævnte skib.

Vi skal herved protestere mod såvel konfliktvarslet som selve konfliktens lovlighed.

Varslet på 14 dage er der ikke grundlag for at fravige, al den stund at skibet regelmæssigt anløber svensk havn.

Som vi allerede har redegjort for i vort brev af 9. marts 2001 til SEKO, består der mellem Danmarks Rederiforening og de danske, faglige organisationer kollektive aftaler, aftaler af 13. september 1999 og 25. februar 2000, der danner grundlag for ansættelsesvilkårene for udlændinge, herunder polske søfarende på danske DIS skibe. Jeg fremhæver, at aftalen bl.a. er indgået med SID/Sømændenes Forbund i Danmark og Metal Søfart.

Det område, som SEKO ønsker at overenskomstdække, er således allerede dækket af gyldige aftaler med danske, faglige organisationer. Det bestrides derfor, at SEKO har en lovlig, faglig interesse i at kræve overenskomst vedrørende polske søfarende, idet der allerede består aftaler med danske, faglige organisationer, der omfatter disse søfarende på DIS skibe.

Tor Caledonia er registreret i DIS og er således dansk territorium. På dansk territorium er dansk ret gældende. Den varslede konflikt er ulovlig efter danske arbejdsretlige regler, idet konflikt varsles for arbejde, der allerede er dækket af kollektive aftaler med danske, faglige organisationer, der - som SEKO - er tilknyttet ITF.

SEKO har ved brev af 7. marts 2001 til DFDS A/S henvist til ITF Athens Policy. Vi skal for god ordens skyld bemærke, at der som navnet angiver er tale om en af ITF ensidigt fastlagt "Policy", der står i modsætning til lovfastsatte eller aftalebaserede regler, og at sådanne ensidigt fastsatte politikker ikke anerkendes. I øvrigt bemærkes, at Tor Caledonia ikke er en færge, men et fragtskib, hvorfor nævnte policy efter sit eget indhold ikke er anvendelig.

Som det vil fremgå af aftalerne mellem Danmarks Rederiforening og de danske, faglige organisationer, fremsendt til SEKO med vort brev af 9. marts 2001, er der i aftalerne sket en fastlæggelse af "et acceptabelt international niveau" for DIS registrerede skibe. Dette niveau er respekteret i forbindelse med ansættelse af de polske besætningsmedlemmer. Det kan supplerende oplyses, at lønningerne til de polske besætningsmedlemmer ligger over det niveau, der er fastlagt i aftale mellem ITF og IMEC.

I konfliktvarslet er angivet, at Tor Caledonia går i regelmæssig fart mellem Århus og Klaipeda, hvilket er urigtigt. Skibet sejler mellem Göteborg og Harwich.

Såfremt vi ikke senest mandag den 26. marts 2001 har modtaget skriftlig bekræftelse på, at konfliktvarslet tilbagekaldes, forbeholdes det uden yderligere varsel at indbringe sagen for Arbejdsretten."

Dansk Navigatørforening, Dansk Sø-Restaurations Forening og Dansk Metalarbejderforbund/Metal Søfart skrev den 26. marts 2001 til SEKO, at rammeaftalen efter fagforbundenes opfattelse sikrer, at ITF's politikker kan opfyldes ved indgåelse af overenskomster med udenlandske organisationer. Det blev tilføjet, at danske organisationer i henhold til DIS-loven ikke kan kræve overenskomst for ansatte, der er bosiddende i udlandet. Fagforbundene kan derfor kun indgå sådanne overenskomster, hvis rederierne ønsker det. De mente derfor ved rammeaftalen at have sikret, at udlændinge ansættes på overenskomster indgået med udenlandske organisationer eller på individuelle aftaler på et internationalt anerkendt niveau.

Danmarks Rederiforening sendte den 27. marts 2001 til SEKO telefax med følgende indhold:

" ...

Det skal for god ordens skyld bemærkes, at de fremsatte indsigelser mod den varslede konflikts lovlighed, jfr. vor telefax af 23. ds., fastholdes. Endvidere skal vi henlede opmærksomheden på den danske lov om Dansk Internationalt Skibsregister. Det følger af lovens § 10, stk. 3, at udenlandske organisationer kun kan indgå overenskomster for udenlandske søfarende, der er medlemmer af organisationerne eller statsborgere i det pågældende land. Dette fremgår også af Dansk Navigatørforening og Dansk Sø-Restaurations Forenings telefaxer af 26. marts d.å. til SEKO, hvori det er påpeget, at danske, faglige organisationer ikke kan kræve overenskomstdækning for ansatte, der ikke er bosiddende i Danmark. Det af SEKO fremsatte krav om overenskomst og den til støtte herfor varslede konflikt er således i strid med DIS lovens § 10, stk. 3 og dermed også af denne grund ulovligt.

Såfremt der mod skibet iværksættes nogen konflikt - det være sig hoved- eller sympatikonflikt - forbeholdes det at fremsætte erstatningskrav mod SEKO for ethvert tab, rederiet påføres i den anledning. Vi skal gøre opmærksom på, at der efter dansk ret kan tilkendes erstatning for det fulde lidte tab.

... "

Ved telefax af 3. april 2001 varslede Svenska Transportarbetareförbundet over for Sveriges Hamnar "Sympatiåtgärder avseende DIS-registrerade Tor Caledonia." Det hedder i denne telefax:

"Det DIS flaggade fartyget Tor Caledonia går i regelbunden trafik mellan Sverige och England. Seko har begärt att ett ITF tilläggsavtal/Aten-policyavtal skall tecknas för fartyget. Denne begäran har avvisats av rederiet. Seko har därför beslutat om partiella stridsåtgärder i form av nyanställningsblockad. Stridsåtgärderna trädde i kraft den 28 mars 2001 kl. 00.00. Seko har hos Svenska Transportarbetareförbundet hemställt om sympatiåtgärder.

Transportarbetareförbundet har beslutat om sympatiåtgärder (partiella stridsåtgärder) i form av vägran att ta någon som helst befattning med arbete som berör Tor Caledonia. Dessa sympatiåtgärder träder i kraft den 17 april 2001 kl. 00.00 och gäller till dess annat meddelas.

... "

Den 4. april 2001 indklagede Danmarks Rederiforening for DFDS Torline A/S LO Landsorganisationen i Sverige for henholdsvis SEKO og Svenska Transportarbetareförbundet for Arbejdsretten.

Der afholdtes et forberedende retsmøde i Arbejdsretten den 11. april 2001. Af retsbogen fremgår bl.a.:

"På opfordring erklærede [indklagedes advokat], at de indklagede, SEKO Sjöfolk, vil suspendere konflikten således, at kampskridt først træder i kraft dagen efter domsforhandlingen i Arbejdsretten. Seko vil kontakte Svenska Transportarbetareförbundet for at de for deres vedkommende skal tage stilling til dette spørgsmål..."

Rederiet tog den 16. april 2001 skibet Tor Caledonia ud af drift på ruten Gøteborg-Harwich og indchartrede et andet skib til betjening af ruten.

I telefax af den 18. april 2001 fra Svenska Transportarbetareförbundet til Sveriges Hamnar hedder det bl.a.:

"Hävda sympatiåtgärder avseende DIS-registrerade Tor Caledonia.

Svenska Transportarbetareförbundet har med omedelbar verkan hävt de den 3 april 2001 beslutade sympatiåtgärderna avseende fartyget Tor Caledonia."

Danmarks Rederiforening hævdede herefter sagen for så vidt angår Svenska Transportarbetareförbundet.

Ved processkrift af 17. maj 2001 har SEKO afgivet en proceserklæring om, at SEKO respekterer, at det fremsatte overenskomstkravs dækningsområde er begrænset af de herom i dansk ret gældende regler. SEKO har samtidig taget forbehold om at indbringe spørgsmålet om lovligheden af begrænsningen i DIS-lovens § 10, stk. 3, for en domstol.

Sagen blev domsforhandlet i Arbejdsretten den 18. maj 2001. Arbejdsretten besluttede herefter den 18. juni 2001 at genoptage sagens forberedelse med henblik på at forelægge spørgsmål for EF-domstolen om EF-domskonventionens artikel 5, nr. 3, som er sålydende:

"En person, der har bopæl på en kontraherende stats område, kan sagsøges i en anden kontraherende stat:

...

3) i sager om erstatning uden for kontrakt, ved retten på det sted, hvor skadetilføjelsen er foregået;

... ”

Den 7. januar 2002 anlagde DFDS sag mod SEKO ved Sø- og Handelsretten i København med påstand om erstatning af tabet ved omdisponeringen af skibet Tor Caledonia opgjort til 420.340 kr. Denne sag er udsat på afgørelsen af nærværende sag.

Ved skrivelse af 25. januar 2002 forelagde Arbejdsretten i henhold til beslutning truffet samme dag følgende spørgsmål for EF-domstolen i medfør af protokol af 3. juni 1971 vedrørende EF-domstolens fortolkning af konvention af 27. september 1968 om retternes kompetence m.v.:

”Spørgsmål 1:

a) Skal art. 5, nr. 3, i Konventionen fortolkes således, at bestemmelsen omfatter sager om lovligheden af kollektive kampskridt til opnåelse af overenskomst, når eventuel skadetilføjelse som følge af sådanne kampskridts ulovlighed er erstatningsansvarspådragende efter reglerne om erstatning uden for kontrakt, således at sag om lovligheden af varslede kollektive kampskridt kan anlægges ved retten på det sted, hvor sag om erstatning for skadetilføjelse som følge af kampskridtet kan anlægges?

b) Stilles der i givet fald krav om, at skadetilføjelse skal være en sikker eller sandsynlig følge af vedkommende kampskridt i sig selv, eller er det tilstrækkeligt, at vedkommende kampskridt er en nødvendig betingelse for og kan udgøre grundlaget for sympatiaktioner, som vil være skadeforvoldende.

c) Gør det nogen forskel, at iværksættelse af et varslet kollektivt kampskridt efter sagens anlæg af den varslende part stilles i bero på rettens afgørelse af lovligheden?

Spørgsmål 2:

Skal art. 5, nr. 3, fortolkes således, at skade som følge af kollektive kampskridt iværksat af et fagforbund i et land, der besejles af et skib indregistreret i et andet land (flagstaten), til opnåelse af overenskomst for sømandsarbejde om bord på skibet af skibets rederi kan anses for sket i flagstaten, således at rederiet i medfør af bestemmelsen kan anlægge erstatningssag mod fagforbundet i flagstaten?”

Af generaladvokat F.G. Jacobs' forslag til afgørelse af 18. september 2003 fremgår bl. a.:

"73. I den foreliggende sag må det sted, hvor skaden er indtrådt, efter en analogi være det sted, hvor de varslede kollektive kampskridt - dvs. den skadeforvoldende begivenhed - har påført skade. Den væsentligste skade, som blev påført, og som sagsøgeren efter det oplyste kræver erstatning for under sagen for Sø- og Handelsretten, var, at Tor Caledonia måtte tages ud af drift, og at der i stedet blev indchartret et andet skib, hvilket DFDS anså for nødvendigt på baggrund af konfliktvarslerne. Denne skade synes at være indtrådt i Danmark, selv om det - som Det Forenede Kongerige har gjort gældende - i sidste instans tilkommer den nationale ret at fastslå de faktiske omstændigheder for at afgøre, hvor den skadeforvoldende begivenhed rent faktisk påførte skade.

...

78. Jeg kan tilslutte mig, at Tor Caledonias nationalitet ikke synes at være relevant for de spørgsmål, der er forelagt for Domstolen i denne sag. ... I den foreliggende sag er den relevante skade ikke den tilsigtede ændring af ansættelsesvilkårene om bord på skibet, men det forhold, at skibet blev taget ud af drift og erstattet af et andet skib, hvilket DFDS på grund af konfliktvarslerne anså for nødvendigt. Selv om spørgsmålet om, hvor skaden indtrådte - i den forstand, hvor den ulovlige handling medførte, at skadelidte blev påført skade, som allerede nævnt er et faktisk spørgsmål, der skal afgøres af den nationale domstol, er det vanskeligt at se, hvordan en sådan skade under de omstændigheder, der foreligger i denne sag, kan anses for at være indtrådt om bord på det pågældende skib.

...

80. Sammenfattende foreslår jeg, at de spørgsmål, Arbejdsretten har forelagt, besvares således:

...

2) Når sag er anlagt ved en ret i en kontraherende stat under påberåbelse af, at den i medfør af artikel 5, nr. 3, i Bruxelles-konventionen, som fortolket af Domstolen, er retten på det sted, hvor skaden er indtrådt, er det denne ret, der i overensstemmelse med Domstolens praksis skal fastlægge det sted, hvor den skadegørende handling, der fører til, at skadevolderen ifalder erstatningsansvar uden for kontrakt, har påført skadelidte et tab. Når skaden er en følge af, at et fagforbund har varslet kollektive kampskridt til støtte for krav om overenskomst for søfolk om bord på et skib, der er registreret i én kontraherende stat, men som besejler en anden kontraherende stat, er skibets nationalitet ikke et relevant kriterium for, hvor skaden er indtrådt."

EF-domstolen besvarede Arbejdsrettens spørgsmål i dom af 5. februar 2004 (C-18/02).

Dommen er sålydende:

” ...

1. Ved beslutning af 25. januar 2002, indgået til Domstolen den 29. januar 2002, har Arbejdsretten i medfør af protokollen af 3. juni 1971 vedrørende Domstolens fortolkning af konventionen af 27. september 1968 om retternes kompetence og om fuldbyrdelse af retsafgørelser i borgerlige sager, herunder handelssager (herefter »protokollen«), forelagt to præjudicielle spørgsmål om fortolkningen af artikel 5, nr. 3, ...

2. Spørgsmålene er blevet rejst under en sag, som føres mellem på den ene side Danmarks Rederiforening for rederiet DFDS Torline A/S (herefter »DFDS«) og på den anden side LO Landsorganisationen i Sverige (den svenske fagbevægelses hovedorganisation) for SEKO Sjöfolk Facket för Service och Kommunikation (... herefter »SEKO«) vedrørende lovligheden af kollektive kampskridt varslet af SEKO over for DFDS.

...

Spørgsmål 1, a)

19. Med spørgsmål 1, a), ønsker den forelæggende ret nærmere bestemt oplyst, om Bruxelles-konventionens artikel 5, nr. 3, skal fortolkes således, at begrebet »sager om erstatning uden for kontrakt« omfatter sager om lovligheden af kollektive kampskridt, som efter den pågældende kontraherende stats retsregler hører under en anden rets enekompetence end den ret, der har kompetence til at påkende krav om erstatning for skade, der er tilføjet ved det kollektive kampskridt.

...

21. SEKO har gjort gældende, at sagen for den forelæggende ret ikke har nogen sammenhæng med begrebet »sager om erstatning uden for kontrakt« i Bruxelles-konventionens artikel 5, nr. 3's forstand, eftersom retten ikke skal træffe afgørelse om et erstatningskrav. ...

22. En sådan argumentation kan ikke tiltrædes.

23. For det første følger det af fast retspraksis, at Bruxelles-konventionen ikke har til formål at gøre de processuelle regler i de kontraherende stater ensartede, men at give regler for fordelingen af retternes kompetence til påkendelse af borgerlige sager, herunder handelssager, i forholdet mellem de kontraherende stater og at lette fuldbyrdelse af retsafgørelser ...

...

25. Hvis man lagde den af SEKO fremførte fortolkning til grund, ville det medføre, at en sagsøger - med henblik på at få erstatning for skade forvoldt ved et kollektivt kampskridt, som har fundet sted i Danmark, og som en part, der har

hjemsted i en anden kontraherende stat, er ansvarlig for - ville være tvunget til i første omgang at anlægge sag om lovligheden af det kollektive kampskridt ved en ret i den stat, hvor sagsøgte har hjemsted, for derefter at anlægge erstatnings-sag ved en dansk ret.

26. En sådan fortolkning ville være i modstrid med de principper om varetagelse af retsplejehensyn, af retssikkerhedshensyn og af hensynet til, at der ikke er flere kompetencegrundlag for samme retsforhold, som Domstolen gentagne gange har fastslået er formål, som Bruxelles-konventionen forfølger ...

27. For det andet har Domstolen allerede fastslået, at det ikke kan antages, at Bruxelles-konventionens artikel 5, nr. 3, skal fortolkes således, at en anvendelse af bestemmelsen kræver, at der faktisk er indtrådt en skade, og at konstateringen af, at retten på det sted, hvor skadetilføjelsen er foregået, normalt er bedst egnet til at træffe afgørelse, bl.a. på grund af nærheden i forhold til tvisten og på grund af, at bevisoptagelsen herved lettes, gælder på samme måde, uanset om tvisten angår erstatning af en allerede indtrådt skade, eller den angår en sag, som tager sigte på at forhindre, at der indtræder skade ...

28. Heraf følger, at spørgsmål 1, a), skal besvares med, at Bruxelles-konventionens artikel 5, nr. 3, skal fortolkes således, at begrebet »sager om erstatning uden for kontrakt« omfatter sager om lovligheden af kollektive kampskridt, som efter den pågældende kontraherende stats retsregler hører under en anden rets enekompetence end den ret, der har kompetence til at påkende krav om erstatning for skade, der er tilføjet ved det pågældende kampskridt.

Spørgsmål 1, b)

29. Med spørgsmål 1, b), ønsker den forelæggende ret nærmere bestemt oplyst, om det er nødvendigt for, at Bruxelles-konventionens artikel 5, nr. 3, finder anvendelse på en situation som den, der foreligger i hovedsagen, at skadetilføjeelse skal være en sikker eller sandsynlig følge af vedkommende kampskridt i sig selv, eller om det er tilstrækkeligt, at kampskridtet er en nødvendig betingelse for sympatiaktioner, som vil være skadeforvoldende.

30. Det fremgår af sagen, at DFDS på tidspunktet for de faktiske omstændigheder i hovedsagen kun havde menige polske søfolk forhyret på Tor Caledonia. Da det af SEKO varslede kollektive kampskridt gik ud på, at SEKO krævede af sine svenske medlemmer, at de ikke tog hyre på Tor Caledonia, kunne det kollektive kampskridt ikke i sig selv forvolde DFDS skade. Kampskridtet var imidlertid nødvendigt for, at der lovligt kunne iværksættes en sympatiaktion, der, som i det foreliggende tilfælde, indebærer et forbud mod at udføre nogen form for arbejde vedrørende lastning eller losning af Tor Caledonia i svenske havne.

31. Hvis ikke SEKO havde varslet det kollektive kampskridt, ville den skade, DFDS hævder at have lidt ... ikke være indtrådt.

32. Det følger imidlertid af Domstolens praksis, at et erstatningsansvar uden for kontraktforhold kun kan komme på tale, hvis der kan påvises en årsagsforbind-

else mellem skaden og den handling, hvori skaden har sin årsag ... Det må konstateres, at der i en situation som den, der foreligger i hovedsagen, vil kunne godtgøres en årsagssammenhæng mellem den skade, DFDS hævdes at have lidt, og det varsel om kollektive kampskridt, som SEKO afgav.

33. Med hensyn til SEKO's argument om, at det - for at danske domstole kan have kompetence - må kræves, at det kollektive kampskridt er blevet iværksat og har fremkaldt en skade, som resulterer i et økonomisk tab, og at det også må kræves, at der er fremsat et erstatningskrav, findes det tilstrækkeligt at bemærke, som Domstolen har fastslået i denne doms præmis 27, at Bruxelles-konventionens artikel 5, nr. 3, kan anvendes på et søgsmål, som tager sigte på at forhindre, at der sker en skadetilføjelse i fremtiden.

34. Spørgsmål 1, b), skal herefter besvares med, at det, for at Bruxelles-konventionens artikel 5, nr. 3, finder anvendelse på en situation som den, der foreligger i hovedsagen, er tilstrækkeligt, at det kollektive kampskridt er en nødvendig betingelse for sympatiaktioner, som vil være skadeforvoldende.

Spørgsmål 1, c)

35. Med spørgsmål 1, c), ønsker den forelæggende ret oplyst, om det med hensyn til anvendelsen af Bruxelles-konventionens artikel 5, nr. 3, gør nogen forskel, at iværksættelse af et kollektivt kampskridt af den varslende part stilles i bero på afgørelsen af kampskridtets lovlighed.

36. Det bemærkes i denne forbindelse, at det i henhold til fast retspraksis er et af Bruxelles-konventionens formål at styrke retsbeskyttelsen af de i Fællesskabet bosiddende personer ved, at sagsøgeren let kan afgøre, ved hvilken ret han kan anlægge sag, og ved, at sagsøgte med rimelighed kan forudse, ved hvilken ret han kan blive sagsøgt ...

37. Dette mål ville ikke blive nået, hvis det forhold, at sagsøgte - efter anlæggelse af en sag, der hører under Bruxelles-konventionens artikel 5, nr. 3, ved en kompetent ret i en kontraherende stat - stillede den erstatningspådragende adfærd, som har givet anledning til sagsanlægget, i bero, kunne medføre, at den ret, ved hvilken sagen var anlagt, mistede sin kompetence, og kompetencen i stedet blev tillagt en ret i en anden kontraherende stat.

38. Det følger heraf, at spørgsmål 1, c), skal besvares med, at det med hensyn til anvendelsen af Bruxelles-konventionens artikel 5, nr. 3, ikke gør nogen forskel, at iværksættelse af et kollektivt kampskridt af den varslende part stilles i bero på afgørelsen af kampskridtets lovlighed.

Spørgsmål 2

39. Med spørgsmål 2 ønsker den forelæggende ret nærmere bestemt oplyst, om Bruxelles-konventionens artikel 5, nr. 3, skal fortolkes således, at skade som følge af kollektive kampskridt iværksat af et fagforbund i en kontraherende stat, der besejles af et skib indregistreret i en anden kontraherende stat, kan anses

for sket i flagstaten, således at rederiet kan anlægge erstatningssag mod fagforbundet i flagstaten.

40. Det er fast retspraksis, at hvis det sted, hvor den handling, der kan medføre et ansvar uden for kontraktforhold, og det sted, hvor denne handling har forårsaget en skade, ikke er identiske, skal udtrykket »det sted, hvor skadetilføjelsen er foregået« i Bruxelles-konventionens artikel 5, nr. 3, forstås således, at det både omfatter det sted, hvor skaden er indtrådt, og det sted, hvor den skadegørende handling er foretaget, således at en person efter sagsøgerens valg kan søges enten ved retten på det ene eller det andet af disse steder ...

41. I det foreliggende tilfælde har den skadegørende handling været det varsel om kollektive kampskridt, der blev afgivet og udsendt af SEKO i Sverige, dvs. i den kontraherende stat, hvor fagforbundet også har sit hjemsted. Stedet for den skadegørende handling, der kan føre til, at skadevolderen ifalder et erstatningsansvar uden for kontraktforhold, kan derfor kun være Sverige, for så vidt som det er det sted, hvor skadetilføjelsen har sin oprindelse ...

42. Den skade, SEKO hævdes at have påført DFDS, har i øvrigt bestået i økonomiske tab som følge af, at Tor Caledonia blev taget ud af drift på sin sædvanlige rute, og at der blev indchartret et andet skib til at besejle samme rute.

43. Det skal bedømmes af den nationale ret, om sådanne økonomiske tab kan anses for at være indtrådt på det sted, hvor DFDS er hjemmehørende.

44. Ved den nationale rets bedømmelse heraf skal flagstaten, dvs. den stat, hvor skibet er registreret, kun betragtes som et af flere momenter, som sammenlagt angiver det sted, hvor skaden er indtrådt. Skibets nationalitet kan kun have afgørende betydning, hvis den nationale ret når frem til, at skaden er indtrådt om bord på Tor Caledonia. I så fald skal flagstaten nødvendigvis anses for det sted, hvor skadetilføjelsen har fremkaldt skaden.

45. Herefter skal spørgsmål 2 besvares med, at Bruxelles-konventionens artikel 5, nr. 3, under omstændigheder som dem, der foreligger i hovedsagen, skal fortolkes således, at skade som følge af kollektive kampskridt iværksat af et fagforbund i en kontraherende stat, der besejles af et skib indregistreret i en anden kontraherende stat, ikke nødvendigvis skal anses for sket i flagstaten, således at rederiet kan anlægge erstatningssag mod fagforbundet i flagstaten.

...

På grundlag af disse præmisser

...

kender

DOMSTOLEN (Sjette Afdeling)

vedrørende de spørgsmål, der er forelagt af Arbejdsretten ved beslutning af 25. januar 2002, for ret:

1) a) Artikel 5, nr. 3, i konventionen af 27. september 1968 om retternes kompetence og om fuldbyrdelse af retsafgørelser i borgerlige sager, herunder handels-sager ... skal fortolkes således, at begrebet »sager om erstatning uden for kontrakt« omfatter sager om lovligheden af kollektive kampskridt, som efter den pågældende kontraherende stats retsregler hører under en anden rets enekompetence end den ret, der har kompetence til at påkende krav om erstatning for skade, der er tilføjet ved det pågældende kampskridt.

b) For at konventionens artikel 5, nr. 3, finder anvendelse på en situation som den, der foreligger i hovedsagen, er det tilstrækkeligt, at det kollektive kampskridt er en nødvendig betingelse for sympatiaktioner, som vil være skadeforvoldende.

c) Med hensyn til anvendelsen af konventionens artikel 5, nr. 3, gør det ikke nogen forskel, at iværksættelse af et kollektivt kampskridt af den varslende part stilles i bero på afgørelsen af kampskridtets lovlighed.

2) Under omstændigheder som dem, der foreligger i hovedsagen, skal konventionens artikel 5, nr. 3, fortolkes således, at skade som følge af kollektive kampskridt iværksat af et fagforbund i en kontraherende stat, der besejles af et skib indregistreret i en anden kontraherende stat, ikke nødvendigvis skal anses for sket i flagstaten, således at rederiet kan anlægge erstatningssag mod fagforbundet i flagstaten.”

Parternes argumentation

Vedrørende jurisdiktionsspørgsmålet

Klager har henvist til, at EF-domstolens dom af 5. februar 2004 i sagen indebærer, at domskonventionens artikel 5, stk. 3, også omfatter sager om lovligheden af kollektive kampskridt i en situation som den foreliggende, hvor kampskridt er en nødvendig betingelse for sympatiaktioner, som vil være skadeforvoldende, og at klageren derfor efter EF-domstolens praksis kan vælge mellem at anlægge sag i det land, hvorfra varslet om det kollektive kampskridt er afsendt, og det land, hvor det har haft en skadegørende virkning. Da varslet er sendt fra Sverige, er handlingsstedet i Sverige, mens virkningsstedet efter præmis 43 i EF-domstolens dom er det land, hvor rederiets økonomiske tab er opstået. Kravet om overenskomstdækning af 7. marts 2001 blev sendt til rederiets adresse i København, og alene rederiet, som er et dansk aktieselskab med hjemsted i København, kunne træffe beslutning om foranstaltninger vedrørende skibet. Kampskridtet tilstræbte direkte og udelukkende at lægge økonomisk pres på rederiet for få det til at indgå den krævede overenskomst med indklagede om ansættelsesforhold om bord på det dansk indregistrerede skib. Konfliktvarslet var således rettet mod rederiet i Danmark og angik de ansættelsesretlige forhold på et dansk flaget skib – varslet skulle

og kunne alene få virkning i Danmark, jf. herved Arbejdsrettens dom af 20. april 1998 i sag nr. 98.066 (AT 1998 s. 47). Ansættelsesforholdene om bord på skibet var undergivet dansk ret, jf. DIS-lovens § 3. Virkningen af kampskridtet var, at klager så sig nødsaget til at tage skibet ud af drift ved at fjerne skibet og indchartre et andet skib med økonomisk tab til følge - opgjort til 420.340 kr. Kampskridtet havde alene virkning i Danmark, da det økonomiske tab blev lidt af det danske rederi. Der er ikke tale om, at rederiets tab, der er lidt i Danmark, er en skadevirkning af et forhold, som allerede har forvoldt en skade, der faktisk er indtrådt et andet sted - der er ikke anden skade end rederiets tab - hvorfor EF-domstolens dom af 10. maj 2004 (C-168/02 - Kronhofer) er uden betydning for denne sag, som skal afgøres i overensstemmelse med EF-domstolens dom af 30. november 1976 (C-21/76-Bier), jf. Allan Philip: EU-IP (2. udg. 1994) s. 53 f, Joseph Lookofsky: International Privatret (3. udg. 2004) s. 34 og Torben Svénné Schmidt: International formueret (2. udg. 2000) s. 93 ff. Da tabet er lidt på det sted, hvor rederiet er hjemmehørende, er virkningsstedet Danmark, og Arbejdsretten har således den fornødne internationale kompetence til at behandle sagen, jf. herved også DIS-lovens § 10, stk. 4.

Indklagede har gjort gældende, at Domskonventionens artikel 5, nr. 3, udgør en undtagelsesbestemmelse fra hovedreglen om, at sagsøgte skal sagsøges ved sit hjemting, og derfor skal fortolkes restriktivt. Domskonventionens artikel 5, nr. 3, kan ikke række ud over de tilfælde, som konventionen udtrykkeligt har for øje, jf. præmis 14-15 i EF-domstolens dom af 10. maj 2004 (C-168/02 - Kronhofer). Der består ikke mellem tvisten og danske domstole en særlig snæver sammenhæng, som ud fra retsplejehensyn kan begrunde, at danske domstole tillægges kompetence. Det er ubestridt under sagen, at handlingsstedet for den hævdede skade er Sverige. I konfliktvarslet blev det meddelt, at det svenske fagforbunds medlemmer ville få pålæg om ikke at tage ansættelse, og at indklagede ville anmode om foretagelse af sympatiaktioner. Det varslede kollektive kampskridt vedrørte således udelukkende et pålæg til indklagedes medlemmer i Sverige. Kampskridtet havde således ikke virkning andre steder end i Sverige. Stedet, hvor skaden er indtrådt, kan kun være det sted, hvor den skadegørende handling direkte har påført den umiddelbart skadelidte et tab, jf. præmis 13 og 20 i EF-domstolens dom af 11. januar 1990 (C-220/88 - Dumez) og kan ikke omfatte ethvert sted, hvor der kan opstå virkninger af forhold, som allerede har forvoldt en skade, der faktisk er indtrådt et andet sted, jf. præmis 14-15 i EF Domstolens dom af 19. september 1995 (C-364/93 - Marinari). Den hævdede skade angik driften af en fast international linjefart mellem to udenlandske havne

(Gøteborg/Harwich) og økonomisk tab ”som følge af, at Tor Caledonia blev taget ud af drift på sin sædvanlige rute, og at der blev indchartret et andet skib til at besejle samme rute”. Sympatiaktionen ville indebære, at Svenska Transportarbetareförbundets medlemmer på svensk grund ville vægre sig imod at stille deres arbejdskraft til rådighed, hvis Tor Caledonia efter varslets udløb lagde til kaj i Gøteborg havn, så skibet ikke ville kunne losses eller lastes dér. Tabet indtrådte nødvendigvis på det sted, hvor der ikke ville kunne ske lastning og losning. De af klager afholdte merudgifter til ompositionering af Tor Caledonia og indchartering af et andet skib blev afholdt for at sikre fortsat lastning og losning i Gøteborg havn. Disse foranstaltninger har karakter af følgetab og ændrer ikke på, at virkningsstedet var Gøteborg havn. Det fremgår af præmis 43 i EF-domstolens dom af 5. februar 2004, at flagstaten kun betragtes som ”et af flere momenter, som sammenlagt angiver det sted, hvor skaden er indtrådt. Skibets nationalitet kan kun have afgørende betydning, hvis den nationale ret når frem til, at skaden er indtrådt om bord på Tor Caledonia”. Samtlige øvrige momenter til brug for fastlæggelsen af virkningsstedet peger således på Sverige, hvorfor det forhold, at den internationale linjefart blev besejlet med et DIS-indregistreret skib, ikke i sig selv kan konstituere undtagelsesværneting i Danmark. Den omhandlede linjefart involverede ikke danske havne, og følgetabene indtrådte ikke i Danmark. Da virkningsstedet således under alle omstændigheder ikke er Danmark, har Arbejdsretten ikke den fornødne kompetence til at afgøre sagen.

Vedrørende lovvalgsspørgsmålet

Klager har gjort gældende, at almindelige internationalprivatretnlige lovvalgsregler fører til, at dansk ret findes anvendelse, da der er tale om bedømmelse af forsætlige handlinger med det udtrykkelige formål at presse en dansk virksomhed til at indgå kollektiv overenskomst for arbejde, der i territorial henseende og i henhold til DIS-lovens § 3 udføres i Danmark. Det var for indklagede påregneligt og adækvat, at virkningen indtrådte i et andet land end handlingsstedet, eftersom det netop var meningen, at kampskridtene skulle have virkning i Danmark. Når virkningen af en skadegørende handling tilsigtes at skulle indtræffe i et andet land, gælder virkningsstedets lov, jf. Allan Philip: Dansk international privat- og procesret (3. udg. 1976) s. 364 og Ketilbjørn Hertz i Juristen 2000 s. 234. Søfarende på DIS skibe omfattes uanset deres nationalitet af de generelle, danske regler for ansættelsesforhold til søs, herunder sømandslov, ferielov, hviletidsregler, arbejdsmiljøregler etc. De menige besætningsmedlemmers ansættelsesforhold var reguleret af individuelle kontrakter baseret på standardbetingelserne i ”Terms and conditions of service for polish personnel on passenger vessels” med respekt af ”Borg-

fredsftalen” af 13. september 1999 og rammeaftalen af 25. februar 2000. Ansættelsesforholdene var omfattet af dansk lovgivning, jf. DIS-loven § 3. Kravet om opnåelse af overenskomst var reelt et forsætligt forsøg på at tilsidesætte den kompetenceopdeling, som følger af DIS-lovens § 10, stk. 2 og 3. Driften af Tor Caledonia indebar ingen tilknytningsmomenter til Sverige. Tor Caledonia sejlede i international fart mellem England og Sverige, og skibet var således ikke mere knyttet til Sverige end til England. Skibet var dansk registreret, dansk ejet, dansk drevet, førte dansk flag og var omfattet af danske retsregler. Konfliktvarslet blev sendt til det danske rederi på dansk territorium, hvor alle driftsmæssige og kommercielle beslutninger vedrørende skibet blev truffet, og det lidte tab er lidt i Danmark. Alle relevante tilknytningsmomenter fører således til anvendelse af dansk ret, og sagen har sin nærmeste tilknytning til Danmark. Det er da også almindeligt antaget i den arbejdsretlige litteratur, at adgangen til brug af arbejdskamp vedrørende forholdene om bord på et skib følger flagets lov, jf. Henning Jakhelln i artiklen ”Lovvalgsspørgsmål ved blokade av NIS-skip i utenlandsk havn” i Lov og Rett 1989 s. 321 ff., optrykt i hans Arbejdsretlige Studier, Bind I, s. 588 ff. Den omstændighed, at indklagede er en svensk, faglig organisation, og at handlingen er udført i Sverige, kan ikke føre, til at Arbejdsretten skal anvende svensk ret. Klager har bestridt, at anvendelse af dansk ret skulle udgøre et indgreb i svenske grundlovssikrede frihedsrettigheder. Også svenske fagforeninger må tåle, at skadegørende handlinger direkte rettet mod et andet land underkastes virkningsstedets lov i overensstemmelse med almene lovvalgsregler.

Indklagede har gjort gældende, at pådømmelsen af lovligheden af det kollektive kampskridt skal ske efter svensk ret i overensstemmelse med den internationalprivatretlige grundsætning om *lex loci delicti*. Det kollektive kampskridt er varslet i Sverige. Der ses ikke i dansk retspraksis eksempler på, at et deliktsretligt krav er afgjort efter virkningsstedets lov. Virkningerne af det hævdede retsbrud kan heller ikke i lovvalgssammenhæng defineres bredere end fastlagt i præmis 42 i EF-domstolens af 5. februar 2004, hvilket tilsiger svensk lovvalg. Det er fast praksis ved den svenske Arbetsdomstolen, at lovligheden af kollektive kampskridt afgøres efter loven i det land, hvor de kollektive kampskridt foretages, jf. senest AD 46/2003. I øvrigt har det hævdede retsbrud ikke sin væsentligste tilknytning til Danmark. Den væsentligste tilknytning er til stedet, hvor de kollektive kampskridt blev iværksat og udført, og det i Sverige iværksatte kollektive kampskridt angår en international linjefart med en svensk havn som fast destination. *Lex loci delicti*-grundsætningen og svensk lovvalgspraksis er i øvrigt i

overensstemmelse med Rådets Fælles Holdning af 27. april 2006 vedrørende forslag til Rom II-forordningen.

Vedrørende konfliktvarslets lovlighed

Klager har gjort gældende, at det varslede kampskridt er ulovligt. Det er i strid med DIS-lovens § 10, stk. 3, og almindelige arbejdsretlige grundsætninger om anerkendelsesværdig, faglig interesse i krav om overenskomst. Indklagede forfølger ikke med kampskridtet et lovligt fagligt formål. Lovgiver har med reglen i DIS-lovens § 10, stk. 2 og 3, bindende fastlagt grænserne for de respektive faglige organisationers naturlige faglige område, og varsling af konflikt til opnåelse af overenskomst i strid dermed er ulovligt, jf. Knud Illum: Den kollektive arbejdsret (3. udg. 1964) s. 371, Ole Hasselbalch: Kollektivarbejdsretten (2. udg. 1999) s. 84, Per Jacobsen: Kollektiv Arbejdsret (5. udg. 1994) s. 282 og Jens Kristiansen: Den kollektive arbejdsret (1. udg. 2004) s. 483. Klager har særligt bestridt, at indklagede har en lovlig interesse i kravet om overenskomst for polske søfolk på det dansk registrerede skib. Dette følger også af almindelige arbejdsretlige regler, jf. Arbejdsrettens dom af 20. juni 2000 i sag nr. A2000.455 (AT 2000 s. 79), hvor det om international togtransport antages, at der skal foreligge særlige omstændigheder, for at et forbund kan have fornøden faglig interesse i at overenskomstdække arbejde, der udføres i udlandet, og hvor ansættelsesstedet er i udlandet. Indklagedes konfliktvarsel er i realiteten fremsat for at tilsidesætte eller omgå DIS-loven, jf. her ved Arbejdsrettens dom af 27. oktober 2005 i sag nr. A2004.435, og således ikke i lovligt fagligt øjemed.

Indklagede har gjort gældende, at det er ubestridt, at kampskridtene er lovlige efter svensk ret. Kollektive kampskridt (fackliga stridsåtgärder) er, hvis andet ikke følger af lov – vel at mærke en svensk lov – eller aftale, beskyttet af den svenske forfatning i regeringsformen (1974:152) i kapitel 2, § 17. Der foreligger hverken lov eller aftale, der fraviger den forfatningssikrede beskyttelse. DIS-loven kan som dansk lov ikke fravige den forfatningssikrede rettighed. Der er heller ikke indgået en kollektiv aftale mellem klager og indklagede, og der foreligger dermed heller ingen fredspligt i henhold til den svenske medbestemmelelseslovs § 41. Selv hvis rammeaftalen af 25. februar 2000 betragtes som en kollektiv aftale, kan kollektive kampskridt lovligt iværksættes, jf. den svenske medbestemmelelseslovs § 42, stk. 3. Indklagedes formål var netop at imødegå social dumping og dermed beskytte medlemmernes arbejdsmæssige interesser. Sådanne kollektive kampskridt anses i Sverige for at have det fornødne faglige formål,

uanset om den svenske arbejdstagerorganisation har medlemmer ansat på skibet, og uanset om de kollektive kampskridt alene iværksættes med henblik på at beskytte medlemmernes interesse i at opretholde lønniveauet inden for det pågældende fagområde. Forfatningsbeskyttelsen omfatter også kollektive kampskridt, der skal skabe grundlag for indgåelsen af en kollektiv aftale gældende for søfolk uden tilknytning til Sverige, jf. senest AD 46/2003. Selv om en kollektiv aftale senere skulle blive erklæret ugyldig, er de kollektive kampskridt, som måtte være iværksat forud for dens indgåelse, ifølge Arbejdsdomstolens praksis ikke ulovlige.

For det tilfælde, at lovligheden af kampskridtet skal bedømmes efter dansk ret, har indklagede gjort gældende, at dette skal ske under iagttagelse af folkerettens grundprincipper, de fællesskabsretlige grundrettigheder, diskriminationsforbudet i artikel 37 i associeringsaftalen mellem EU og Polen sammenholdt med EF-traktatens artikel 39, stk. 2, og artikel 7 og 8 i forordning nr. 1612/68 samt EF-traktatens artikel 49 om tjenesteydelsernes frie bevægelighed.

En anvendelse af DIS-loven på kollektive kampskridt foretaget i Sverige vil være i strid med den folkeretlige grundsætning om anerkendelse af staters territorialhøjhed og i strid med de fællesskabsretlige grundrettigheder om organisationsfrihed og kollektive kampskridt, som udspringer af Den Europæiske Menneskerettighedskonventions artikel 11, jf. EF-traktatens artikel 6, stk. 2, Den Europæiske Unions Charter om grundlæggende rettigheder artikel 28 og ILO konventionerne nr. 87 og 98.

Indklagede har særligt gjort gældende, at DIS-lovens § 10, stk. 3, er i strid med Europaaf-tale af 16. december 1991 mellem EU og Polen ("Associeringsaftalen") artikel 37, diskriminationsforbudet i associeringsaftalen mellem EU og Polens artikel 37 sammenholdt med EF-traktatens artikel 39, stk. 2, forordning nr. 1612/68 om arbejdskraftens frie bevægelighed inden for Fællesskabet (med senere ændringer) artikel 7 og 8, da polske arbejdstagere efter disse regler skal behandles på lige fod med medlemsstatens egne statsborgere uden nogen i nationaliteten grundet forskelsbehandling, for så vidt angår arbejdsvilkår, aflønning eller afskedigelse, og de polske søfolk havde mindre gunstige løn- og ansættelsesvilkår end søfolk med bopæl i Danmark. Denne forskel er udtryk for en nationalitetsdiskrimination. Indklagede har herved henvist til EF-domstolens dom af 23. maj 1996 i sag C-237/94 (O'Flynn), dom af 24. november 1998 i sag C-274/96 (Bickel), dom af 29. januar 2002 i sag C-162/00 (Pokrzeptowicz-Meyer), dom af 17. september 2002 i sag C-253/00 (Muñoz), dom af 16. januar 2003 i

sag C-388/01 (Kommissionen mod Italien) og dom 8. maj 2003 i sag C-171/01 (Wählergruppe Gemeinsam). Selv om DIS-lovens § 10, stk. 2 og 3, ikke sonderer mellem nationalitet og bopæl, er bestemmelsen udtryk for en indirekte nationalitetsdiskrimination. Ingen af de polske søfolk havde bopæl i Danmark, hvorfor de heller ikke var omfattet af en overenskomst gældende for de i Danmark bosiddende søfolk. Denne nationalitetsdiskrimination er ikke sagligt begrundet, da de polske søfolk udførte samme arbejde, som danske søfolk ville have gjort på Tor Caledonia. En forskel i levestandard, prisniveau, beskatning mv. mellem Polen og Danmark udgør ikke en acceptabel indskrænkning i de grundlæggende fællesskabsretlige principper om lige løn for lige arbejde og ret til fagforeningsmæssig ligebehandling.

Arbejdsretten har tidligere i dom af den 24. april 1997 i sag nr. 96.017 (AT 1997 s. 42) i relation til foreneligheden af DIS-lovens § 10, stk. 2 og stk. 3, med fællesskabsretten fastslået, at anvendelse af bopælskriteriet efter omstændighederne kan være udtryk for en EU-stridig nationalitetsdiskrimination, hvis en forskelsbehandling baseret på bopælskriteriet ikke er begrundet i relevante objektive forskelle i den ansattes situation. Indklagede bestrider, at forskelle i de ansattes levevilkår, herunder beskatningen, i de respektive hjemlande skulle kunne udgøre en saglig begrundelse ifølge fællesskabsretten for at vilkårene i de forskellige kollektive overenskomster og individuelle ansættelseskontrakter ikke er ens. Da eventuelle forskelle i danske søfolks levevilkår og beskatning ikke tages i betragtning ved fastsættelsen af løn – selv om såvel skatteniveauet som de individuelle levevilkår kan variere kraftigt inden for en og samme medlemsstat – er det diskriminerende at tage hensyn til disse faktorer ved spørgsmål om arbejdstagere med bopæl i andre Medlemsstater eller i tredjeland. Dette understøttes af seneste retspraksis fra EF-domstolen i de nævnte sager C-162/00 (Pokrzeptowicz-Meyer) og C-171/01 (Wählergruppe Gemeinsam). Det fremgår videre af fast retspraksis, at rent økonomiske hensyn ikke kan være tvingende almene hensyn, der kan begrunde en begrænsning af en grundlæggende frihed, som er sikret ved traktaten. Der er til illustration henvist til EF-domstolens dom af 26. april 1988 i sag 352/85 (Bond van Adverteerders m.fl.), præmis 34, dom af 25. juli 1991 i sag C-288/89 (Collectieve Antennevoorziening Gouda), præmis 11, dom af 5. juni 1997 i sag C-398/95 (SETTG), præmis 23, dom af 6. juni 2000 i sag C-35/98 (Verkooijen), præmis 48, dom af 16. januar 2003 i sag C-388/01 (Kommissionen mod Italien), præmis 22, og dom af 17. marts 2005 i sag C-109/04 (Kranemann), præmis 34.

Indklagede har foreslået, at der stilles præjudicielt spørgsmål til EF-domstolen, hvis Arbejdsretten på trods af det anførte skulle komme frem til, at det foreligger fortolkningstvív l på dette punkt.

Indklagede har endvidere særligt gjort gældende, at DIS-lovens § 10, stk. 3, er i strid med EF-traktatens artikel 49 om tjenesteydelse rnes frie bevægelighed, idet bestemmelsen efter sin ordlyd udelukker indklagede fra at få nye medlemmer, der ikke er svenske statsborgere, omfattet af en for et DIS-skib gældende overenskomst. Indklagede har for tiden 954 medlemmer med bopæl uden for Sverige, hvoraf hovedparten ikke har svensk statsborgerskab. Indklagede udøver økonomisk virksomhed, jf. EF-traktatens artikel 2, da indklagede mod betaling af kontingent varetager sine medlemmers interesser. Indklagede er tjenesteydende, dels i forhold til medlemmer, som kunne søge arbejde på Tor Caledonia, dels i forhold til fagforbundets øvrige medlemmer ved at varetage disses interesser i at forhindre social dumping. Endvidere yder indklagede tjenester til de polske søfolk ombord på Tor Caledonia, som er potentielle medlemmer. Begrænsningen i tjenesteydelse rnes frie bevægelighed i DIS-lovens § 10, stk. 3, er ikke sagligt begrundet, da der ikke foreligger almene hensyn eller samfundsmæssig interesse.

Endelig har indklagede gjort gældende, at indklagede ikke søgte at opnå overenskomst på et område, som allerede var dækket af en søsterorganisation, og at indklagede har den fornødne faglige interesse i at opnå overenskomst med klager.

Klager har over det af indklagede anførte bestridt, at DIS-lovens § 10, stk. 3, er i strid med de af indklagede opregnede internationale retsregler og har protesteret imod, at sagen udsættes på ny med henblik på endnu en forelæggelse for EF-domstolen, idet der ikke foreligger nogen fortolkningstvív l, som kan begrunde dette.

Arbejdsrettens begrundelse og resultat

Jurisdiktionsspørgsmålet

Efter EF-domstolens dom i sagen skal Arbejdsretten bedømme, om DFDS' påståede økonomiske tab som følge af, at skibet Tor Caledonia blev taget ud af drift på sin sædvanlige rute (Harwich i England / Gøteborg i Sverige), og at der blev indchartret et andet skib til at besejle

ruten, kan anses for at være indtrådt i Danmark, hvor skibets rederi, DFDS, er hjemmehørende.

Det lægges efter bevisførelsen til grund, at SEKO's hovedkonfliktvarsel i sig selv var virkningsløst, da DFDS ikke havde svenske søfolk ansat og ikke agtede at ansætte svenske søfolk, at hovedkonflikten var en nødvendig betingelse for transportarbejdernes sympatiaktion, og at en sådan sympatiaktion effektivt ville forhindre skibet i besejling af svensk havn.

Det lægges efter bevisførelsen endvidere til grund, at SEKO sendte konfliktvarslet til rederiet i Danmark for at få rederiets ledelse til at indgå overenskomst om arbejde om bord på skibet, og at rederiet som følge af udsigten til sympatiaktion havde valget mellem at give efter for overenskomstkrauet eller foretage de nævnte driftsmæssige omlægninger med mulighed for at lide et formuetab som hævdedet.

På denne baggrund finder Arbejdsretten, at SEKO's konfliktvarsel som skadevoldende handling betraget må anses for at have sigtet mod virkning i Danmark, hvor rederiet er hjemmehørende, og at det hævdede formuetab, som i givet fald er lidt af rederiet uden mellemkommande skade eller tab, må anses for indtrådt i Danmark. Det følger heraf, at Arbejdsretten kan behandle sagen i medfør af EF-domskonventionens artikel 5, nr. 3. Indklagedes afvisningspåstand tages derfor ikke til følge, men sagen behandles i realiteten.

Lovvalgsspørgsmålet

Arbejdsretten finder, at det følger af dansk rets almindelige regler om lovvalg, at berettigelsen af kollektive kampskridt vedrørende arbejde om bord på et dansk skib, herunder et DIS-registreret skib, som udgangspunkt skal afgøres efter dansk ret, og at dette også gælder udenlandske fagforeningers kampskridt med henblik på overenskomstdækning af sådant arbejde. Denne lovvalgsregel, som faciliterer international skibstransport ved at lade flagets lov frem for de forskellige besejlede landes lov være afgørende, kan ikke anses for stridende mod nogen folkeretlig grundsætning om anerkendelse af staters territorialhøjhed eller fællesskabsretlige grundrettigheder.

SEKO er en svensk fagforening, og SEKO's konfliktvarsel over for DFDS blev afgivet i Sverige. Varslet blev imidlertid sendt til Danmark, hvor rederiet er hjemmehørende, med den kla-

re hensigt, at det – som allerede nævnt – skulle få virkning i Danmark ved at få rederiet til at indgå den krævede overenskomst – en overenskomst, som skulle angå arbejde udført af personer uden tilknytning til Sverige om bord på et dansk skib uden anden tilknytning til Sverige end, at det sejlede i rutefart mellem England og Sverige.

Arbejdsretten finder efter det anførte om tvistens tilknytning til henholdsvis Danmark og Sverige, at der ikke er grundlag for at fravige det nævnte udgangspunkt, og at sagen derfor skal afgøres under anvendelse af dansk ret.

Konfliktvarslets lovlighed

En overenskomst som krævet af SEKO vil være i strid med ordlyden af DIS-lovens § 10, stk. 3. En forståelse af bestemmelsen i overensstemmelse med ordlyden understøttes af såvel dens formål som forarbejder. Spørgsmålet er herefter, om der i de forhold, som indklagede har anført, er grundlag for en anden fortolkning.

Arbejdsretten har ved dom af 27. april 1997 i sag nr. 96.017 (AT 1997 s. 42) fastslået, at anvendelsen af bopælskriteriet i DIS-lovens § 10, stk. 2 og 3, afspejler relevante objektive forskelle i de ansattes levevilkår, herunder beskattningen, i de respektive hjemlande og dermed giver en rimelig begrundelse for, at vilkårene i de forskellige kollektive overenskomster og individuelle ansættelseskontrakter ikke er ens. Det af indklagede anførte kan ikke føre til nogen ændret bedømmelse, og der er herefter ikke grundlag for at statuere, at DIS-lovens bestemmelser forstået i overensstemmelse med ordlyden er i strid med forbuddet mod nationaltetsdiskrimination i associeringsaftalen med Polen eller noget andet EU-retligt forbud mod diskrimination på grund af nationalitet.

Efter DIS-lovens § 10, stk. 3, kan kollektive overenskomster for ansatte på DIS-registrerede skibe, der er indgået med en udenlandsk faglig organisation, omfatte personer, der er medlemmer af den pågældende organisation uanset deres nationalitet eller bopæl. Allerede af den grund ses DIS-lovens § 10, stk. 3, forstået i overensstemmelse med ordlyden, ikke at være uforenelig med EF-traktatens artikel 49 om tjenesteydelseernes frie bevægelighed.

Heller ikke det, der i øvrigt er anført af indklagede, kan føre til en fortolkning af DIS-lovens § 10, stk. 3, der fraviger bestemmelsens udtrykkelige og klare ordlyd, hvorefter kollektive over-

enskomster vedrørende DIS-registrerede skibe, der er indgået af en udenlandsk faglig organisation, kun kan omfatte personer, der er medlemmer af den pågældende organisation, eller personer, der er statsborgere i det land, hvori den faglige organisation er hjemmehørende. Da konfliktvarslet tilsigtede at understøtte indgåelse af en overenskomst, der ville have været i strid hermed, er det ulovligt.

Der gives herefter klageren medhold.

Thi kendes for ret:

SEKO Sjöfolk Facket för Service och Kommunikation skal anerkende, at den over for DFDS Torline A/S ved telefax af 14. marts 2001 varslede konflikt vedrørende skibet Tor Caledonia er ulovlig.

Ingen af parterne skal betale sagsomkostninger til den anden part eller til Arbejdsretten.