

**Udskrift
af
Arbejdsrettens dom af 20. juni 2005**

i sag nr. A2004.308:

Danmarks Rederiforening

og

Rederiforeningen for mindre skibe
(advokat Pia Voss)

mod

Landsorganisationen i Danmark

for

Specialarbejderforbundet i Danmark, nu 3F

for

Sømændenes Forbund i Danmark

(advokat Evelyn Jørgensen)

*Dommere: Lene Pagter Kristensen, næstformand, Per Sørensen, næstformand,
Poul Sørensen, retsformand.*

Denne sag drejer sig om, hvorvidt en annonsekampagne iværksat af SiD/Sømændenes Forbund i Danmark er et ulovligt og overenskomststridigt kamps-kridt, samt om retmæssigheden af en af forbundet iværksat vedtagelse af en ITF-resolution, der erklærer Dansk Internationalt Skibsregister for "Flag of Convenience".

Påstande:

Klagerne, Danmarks Rederiforening og Rederiforeningen for mindre skibe, har principalt påstået hver af de indklagede, Specialarbejderforbundet i Danmark og Sømændenes Forbund i Danmark, tilpligtet at betale en efter Arbejdsrettens skøn fastsat bod for overenskomststridigt at have iværksat ulovlige kamps-kridt over for klagerne, subsidiært at de indklagede har handlet retsstridigt ved at have etableret ulovlige kamps-kridt, jf. arbejdsretslovens § 9, stk. 1, nr. 5, over for klagerne og disses medlemmer.

De indklagede, Landsorganisationen i Danmark for Specialarbejderforbundet i Danmark, nu 3F, har påstået frifindelse.

Sagens nærmere omstændigheder:

Lov om Dansk Internationalt Skibsregister (DIS-loven)

DIS-loven blev gennemført ved lov nr. 408 af 1. juli 1988 om Dansk Internationalt Skibsregister. Lovens § 10 har følgende ordlyd:

”§ 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 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.”

Om baggrunden for indførelsen af DIS-lovens § 10, stk. 2 og 3, hedder det i lovens forarbejder (Folketingstidende 1987-88 (2. saml.), tillæg A, sp. 15ff.) bl.a.:

”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...

I perioden 1982-1985 var der ikke større udsving i anvendelsen af fremmed flag, idet handelsskibene under fremmed flag udgjorde 10-12 % ...

I april 1988 udgjorde skibene under fremmed flag 47 % af skibene under dansk flag...

Udviklingen i perioden oktober 1987 til april 1988 viser en fortsat reducere af skibe under dansk flag og forøgelse af skibe under fremmed flag...

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 valutaindtjeningen. 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 ma-

ritime knowhow, 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.

...

... 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.

... 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 etableringen 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.”

ILO

De danske faglige organisationer var modstandere af den kompetencefordeling mellem danske og udenlandske faglige organisationer, som blev indført med DIS-lovens § 10, hvorefter søfolk med bopæl i udlandet skal forhyres på lokale vilkår enten i henhold til en individuel kontrakt eller en kollektiv overenskomst med den relevante udenlandske faglige organisation. De danske faglige organisationer indgav derfor i 1989 via deres hovedorganisationer klage til FN-organet ILO (International Labour Organisation).

På baggrund af klagen fremkom ILO-komiteen med en række anbefalinger til den danske regering. Komiteen fandt bl.a., at bestemmelserne i DIS-lovens § 10, stk. 2 og 3, var udtryk for indblanding i de søfarendes ret til frivilligt at forhandle kollektive overenskomster og i organisationernes ret til fri virke, og ko-

miteen opfordrede derfor den danske regering til at tage skridt til at ændre eller rette op på loven.

Funder-udvalget

På baggrund af de danske faglige organisationers kritik af DIS-lovens § 10, stk. 2 og 3, nedsatte Folketinget efter en forespørgselsdebat i 1995 et udvalg (Funder-udvalget), der skulle fremkomme med forslag til, hvordan Danmark fortsat kunne bevare sin status som betydende søfartsnation med danske søfolk ombord i skibene. I udvalgets kommissorium indgik navnlig konkurrenceforholdene, de fremtidige uddannelser samt fastholdelse af DIS som kvalitetsregister.

Forhandlingssekretær i SiD, Henrik Berlau, var medlem af Funder-udvalget som repræsentant for Sømændenes Forbund.

Det fremgår af Funder-udvalgets betænkning "En fremtid for dansk skibsfart" (betænkning nr. 1312/1996), at udvalget overvejede, hvorvidt der kunne opstilles et sæt *spilleregler*, således at man aftalemæssigt kunne løse indsigelserne mod DIS-lovens § 10, stk. 2 og 3. I betænkningen side 78f. hedder det herom:

"...

Udvalget har derfor overvejet, om der kan opstilles et sæt spilleregler, således at sådanne situationer kan undgås. Dette kan f.eks. ske ved separate aftaler mellem parterne. Aftalerne kan sikre, at overenskomsterne ligger på et internationalt acceptabelt niveau. En del af udvalget har noteret sig, at de af Danmarks Rederiforening hidtil indgåede udenlandske overenskomster ligger på et sådant niveau. Aftalerne kan endvidere åbne mulighed for, at den relevante danske organisation er repræsenteret under overenskomstforhandlinger med udenlandske faglige organisationer med henblik på at sikre, at niveauet bliver nået.

Det må af aftalerne fremgå, at de danske faglige organisationer respekterer rederiernes ret til at indgå overenskomster med udenlandske organisationer, og at de danske organisationer ikke internationalt eller på anden vis vil modarbejde sådanne overenskomster, når de fastlagte betingelser er opfyldt.

Den største del af udvalget finder, at det vil være muligt at indgå sådanne aftaler. Uanset at de søfarendes repræsentanter principielt finder, at § 10, stk. 2 og 3 bør ophæves, kan en del af de søfarendes repræsentanter imidlertid acceptere, at § 10 ikke ændres, såfremt sådanne aftaler indgås ...

En del af udvalget understreger, at en uændret fortsættelse af DIS-lovens § 10 konstituerer et fortsat dansk brud på ILO konventionerne nr. 87 og 98 ...

Denne del af udvalget deltager dog gerne i aftaler, der sikrer at udenlandske overenskomstparter til danske rederier sikres et internationalt mindsteniveau, især det af International Transportarbejder Federation (IFT) fastsatte, europæiske mindsteniveau.

...”

Samarbejdsaftaler

På baggrund af Funder-udvalgets betænkning blev der den 6. marts 1997 indgået en aftale mellem rederne og en række faglige organisationer, dog ikke SiD og Sømændenes Forbund, vedrørende overenskomstdækningen for udenlandske søfarere på DIS-skibe.

Ved aftalen, som betegnes ”borgfredsaftalen”, blev det aftalt, at rederierne skulle orientere de danske fagforeninger, hvis de ville indgå overenskomst med udenlandske organisationer, ligesom de danske fagforeninger fik ret til at være repræsenteret ved forhandlingerne med henblik på at sikre sig et forhandlingsresultat i overensstemmelse med et internationalt acceptabelt niveau. Endvidere blev det aftalt, at de faglige organisationer skulle anerkende, at der var tale om frie og uafhængige overenskomstforhandlinger, og at de danske organisationer ikke ville modarbejde indgåelse af overenskomster med udenlandske organisationer. Endelig fik de danske faglige organisationer mulighed for at repræsentere en udenlandsk faglig organisation. Borgfredsaftalen af 6. marts 1997 var gældende i 2 år.

I fortsættelse af borgfredsaftalen blev der den 13. september 1999 indgået en ny samarbejdsaftale, hvori nu også SiD var part. Med aftalen etablerede parterne et *Kontaktudvalg* med det formål at udbygge samarbejdet og følge udviklingen af DIS-loven samt gensidigt orientere hinanden om forhold af fælles interesse og søge at løse de problemer, der vedrørte udenlandske overenskomster.

Det fremgår endvidere af samarbejdsaftalen, at der mellem parterne var enighed om som målsætning på internationalt konkurrencedygtigt niveau at styrke det maritime erhverv samt at øge beskæftigelsen af danske søfarende på dansk lønniveau.

I tilknytning til samarbejdsaftalen fra 1999 blev der i forsøg på at udmønte de krav, der var opstillet i aftalen, tillige indgået en rammeaftale.

Samarbejdsaftalen fra 1999 udløb den 13. september 2001. Efter forhandlinger blev der indgået en ny samarbejdsaftale den 1. marts 2002. SiD blev imidlertid ikke part i denne samarbejdsaftale.

Det fremgår af et referat fra et møde i Kontaktudvalget den 8. april 2002, at det skyldtes, at SiD ikke så noget formål med at tiltræde den nye samarbejdsaftale. I et brev af 2. oktober 2003 fra SiD til Folketingets Erhvervsudvalg hedder det om den manglende tiltrædelse af samarbejdsaftalen bl.a.:

"Det lykkedes ikke Rederiforeningen at sikre sig SiD's fortsatte medvirken ved Kontaktudvalgets forlængelse af samarbejdsaftalen i 2002. Grunden hertil er, at man fra redernes side ikke hidtil havde overholdt aftalen om, og ikke længere vil forpligte sig til, at øge den danske beskæftigelse på DIS skibene."

Til afløsning af 2002-samarbejdsaftalen blev der den 16. januar 2004 indgået endnu en samarbejdsaftale benævnt "DIS-hovedaftale". Heller ikke denne aftale blev tiltrådt af SiD.

I tilknytning til DIS-hovedaftalen blev der endvidere som tidligere indgået en rammeaftale benævnt "Protokol til DIS-hovedaftale af 16. januar 2004". Protokollen var på en lang række punkter enslydende med de tidligere rammeaftaler, som var udtryk for de spilleregler, der blev aftalt mellem de danske rederiforeninger og de danske faglige organisationer. Der var således fortsat en række specifikke krav til rederiforeningerne i forbindelse med indgåelse af såvel kollektive overenskomster med udenlandske fagforeninger som individuelle kontrakter med udenlandske søfolk. I protokollen var der som hidtil opstillet en række mindstekrav til bl.a. lønniveau, arbejdstid og fagretlige regler svarende til dem, der stilles i danske overenskomster.

AMOSUP

Mens samarbejdsaftalen fra 1999 var gældende, deltog SiD og Sømændenes Forbund i Danmark ved Henrik Berlau i overenskomstforhandlingerne mellem rederiforeningerne og en filippinsk faglig organisation, AMOSUP, som rederiforeningen havde indgået aftale med.

Overenskomsten blev fornyet i efteråret 2000, og i den forbindelse udtalte SiD's repræsentant, Henrik Berlau, i den internationale søfartsavis "Lloyds List" den 30. november 2000, at den nye overenskomst for filippinske søfolk var "*the worlds best*".

ITF og Flag of Convenience (FoC)

ITF (International Transport Workers Federation) er en privat, international paraplyorganisation bestående af nationale, faglige organisationer inden for transportsektoren.

ITF opstiller selv sine mål, politikker og regler. Herunder har ITF bl.a. opstillet kriterier for, hvornår et skibsregister betragtes som "*Flag of Convenience*" - bekvemmelighedsflag. Hovedbetingelsen for at anse et skibsregister for FoC er ifølge disse kriterier, at ejerskabet til et skib ligger et andet sted end i det land, hvor skibet er registreret. Efter ITF's regler er konsekvensen af, at et skibsregister erklæres for FoC, at skibet skal have en af ITF godkendt kollektiv overenskomst, der skal indgås af de faglige organisationer i det land, hvor skibet er hjemmehørende.

På foranledning af SiD vedtog ITF's Fair Practices Committee i perioden fra 1995 til 2002 en række resolutioner vedrørende DIS. Resolutionerne indeholder en række henstillinger og advarsler til den danske regering og Folketinget om DIS-lovens § 10, stk. 2 og 3. Ingen af disse resolutioner erklærede DIS for FoC, da dette navnlig forudsatte, at der var enighed herom blandt de danske, faglige organisationer.

Ved ITF's Fair Practices Committee's resolution fra 2003 blev DIS imidlertid erklæret for FoC.

Om forløbet forud for denne resolutionsvedtagelse hedder det i et referat fra Sømændenes Forbunds generalforsamling den 27. november 2003 (optaget i "Ny Tid" nr. 4, december 2003):

"På vegne af SiD Transportgruppe og Søfartssekretariat supplerede Henrik Berlau med følgende indlæg:

"Endelig og med en forsinkelse på ret mange år har vi fået sat fornyet fokus på spørgsmålet om Dansk Internationalt Skibsregister og om lovens virkning, ikke alene overfor os, men også overfor andre. Og endelig skal forstås på den måde, at det har taget lang tid, al for lang tid, før vi er nået hertil, hvor vi er for nuværende, men nu er vi her, og nu har vi sat fokus på det, og så skal vi køre linen så lang som den overhovedet er.

...

Vi havde god støtte af havnearbejderne, da denne her beslutning blev truffet på mødet i sommer. Havnearbejderne fra SiD gjorde et godt og solidt forarbejde på havnearbejdersektionens møde for at sikre, at man efterfølgende, når man skulle diskutere spørgsmålet om DIS, var parat til at støtte op om de danske forslag.

På mødet, som normalt ikke har nogen nævneværdig stor opmærksomhed for danske organisationer, troppede de op alle sammen, navigatørerne, maskinmestrene, Sø-Restaurationen, Metal Søfart, alt hvad der kunne krybe og gå i Danmark var blevet mobiliseret til at forhindre denne her beslutning, og der var ingen grænser for det debatniveau, vi opnåede i de dage, hvor det her blev diskuteret. Til sidst forlangte de danske organisationer, altså officererne og Metal en afstemning, og det fik de, og der var præcis 5 stemmer, der støttede dem, og der var 62, som stemte imod. Derfor var det så klar og så vigtig en beslutning for Det Internationale Transportarbejderforbund, som førte til, at vi er på fuldstændig sikker grund, når vi i dag går ud og siger, at DIS har kvalificeret sig som et bekvemmelighedsflag."

Den 9. januar 2004 skrev SiD følgende til en række af klagerens medlemmer:

"...

DIS-skibe under bekvemmelighedsflag

Det Internationale Transportarbejderforbund, ITF, har besluttet, at skibe registreret i dansk internationalt skibsregister, DIS, der forhyrer søfarende, jf. DIS-lovens § 10, stk. 3, med udgangen af 2004 bliver erklæret for sejlede under bekvemmelighedsflag.

Skibe registreret i DIS, der forhyrer søfarende jf. DIS-lovens § 10, stk. 2, er ikke berørt heraf.

Skibe tilhørende eller administreret af Deres virksomhed opført på vedlagte liste er hos os registreret som havende søfarende forhyret, jf. DIS-lovens § 10, stk. 3, og vil derfor blive meddelt til ITF af os.

Hvis De har bemærkninger til, hvilke skibe der er opført på den vedlagte liste, og især hvis vor registrering er forkert, bedes De rette henvendelse hertil, således at korrektion kan finde sted.

..."

Foranlediget af SiD's brev skrev Danmarks Rederiforening den 12. januar 2004 følgende til sine medlemmer:

"...

Henvendelse fra SiD – DIS skibe – ITF – Flag of Convenience

Fra en række af vore medlemmer har vi i dag modtaget meddelelse om, at SiD har tilskrevet rederierne og bl.a. oplyst at: "skibe registreret i Dansk Internationalt Skibsregister, DIS, der forhyrer søfarende, jf. DIS-lovens § 10, stk. 3, med udgangen af januar 2004 bliver erklæret for sejlede under bekvemmelighedsflag".

SiD har samtidig vedlagt skibslistes, som efter SiD's opfattelse omfatter skibe, der har beskæftiget søfarende forhyret i henhold til DIS-lovens § 10, stk. 3, d.v.s. udlændinge.

Rederiforeningen skal anmode vore medlemmer om at fremsende sådanne henvendelser fra SiD til Rederiforeningen med henblik på at besvare henvendelserne fælles. Ved besvarelsen overfor SiD vil det af Rederiforeningen blive klargjort SiD, at SiD vil blive gjort ansvarlig for eventuelle aktioner, idet sådanne vil blive anset for erstatningspådragende. Vi skal samtidig anbefale vore medlemmer ikke at indlade sig i en dialog med SiD om indholdet af skibslisterne, idet formålet med aktionen tydeligvis er at få oplysninger om, hvilke skibe der beskæftiger udenlandske søfarende.

...”

I brev af 12. januar 2004 fra SiD til Søfartsstyrelsen hedder det:

”...

I forlængelse af vort behagelige møde den 9. januar 2004 finder vi det for god ordens skyld korrekt at præcisere vores synspunkter.

SiD finder fortsat DIS-lovens § 10, stk. 2 og 3, i strid med dansk ratificerede ILO-konventioner og opfordrer til, at loven ændres på dette punkt.

Dette må også stå klart efter ILO-ekspertkomiteens udtalelse i sag 1470 og efter ILO-ekspertmøde om Internationale Skibsregistre i maj 2002.

Disse bestemmelser har åbenlyst været til skade for beskæftigelsen af danske søfarende – og især de menige.

Da disse konventionsstridige bestemmelser har antaget permanent karakter, ses der for SiD således ingen anden faglig sanktion end at erklære de skibe, der sejler med søfarende forhyret, jf. DIS-lovens § 10, stk. 3, for sejlene under bekvemmelighedsflag.

Skibe, der sejler med søfarende forhyret, jf. DIS-lovens § 10, stk. 2, vil ikke være berørt heraf.

SiD finder, at indgåelse af overenskomster er et anliggende for arbejdsmarkedets parter, og dette bør ikke reguleres ved lovgivning, således som det sker i DIS-loven.

Som et sidste forsøg på at undgå ikraftsættelse af beslutningen om at erklære DIS-registret for bekvemmelighedsflag skal vi derfor her ved bekræfte vort tilsagn fra mødet om at medvirke til en løsning.

SiD erkender, at der for visse skibes vedkommende kan være konkurrenceforhold, der gør, at skibene ikke kan drives med bemanning under danske vilkår, og vi er indstillet på ved forhandling at medvirke til, at skibene kan forblive under dansk flag – ved at omkostningerne tilpasses.

SiD stiller således ikke krav om, at alle skibe fuldt ud skal bemannes med danske søfarende.

SiD foreslår, at der optages forhandlinger med rederiforeningerne med henblik på at etablere et overenskomstforhold mellem parterne

for de ikke EU-søfarende, der er omfattet af SiD's organisationsområde – på et internationalt niveau, der kan imødekomme ovenfor nævnte forhold.

SiD forudsætter, at der, såfremt et positivt resultat opnås, er enighed om, at parterne sammen foreslår § 10, stk. 2 og 3, afskaffet.

Da der er tale om kendt forhandlingsstof for begge parter, forudsætter SiD ligeledes, at disse forhandlinger kan være tilendebragt inden udløbet af januar måned i indeværende år.

...

Indklagedes annonsekampagne

Den 8. september 2003 indrykkede SiD en annonce i "Lloyds List" under overskriften "*Oops – what happened to Denmark as a proud seafaring nation?*".

I annoncen er det bl.a. anført, at man med DIS-lovens vedtagelse i 1988 ændrede dansk shippingsektor "over night". Det fremgår endvidere af annoncen, at DIS accepterer diskrimination og forbyder danske faglige organisationer, herunder SiD, at forhandle kollektive aftaler for udenlandske søfarende og i konsekvens heraf at organisere udenlandske søfarende, der arbejder på DIS-skibe. Det anføres tillige, at dette er et brud på grundlæggende konventioner vedtaget af ILO, samt at ILO gentagne gange har bedt Danmark om at ændre loven. Endelig fremgår det, at SiD arbejder for at få ændret DIS-loven for at sikre efterlevelse af ILO konventionerne, idet SiD forgæves har forsøgt at opnå forståelse for sine standpunkter blandt danske skibsredere. Annoncen indeholder endvidere en alvorlig kritik af sikkerhedsforholdene for udenlandske søfarende om bord på DIS-registrerede skibe.

Ud over annoncen i Lloyds List indrykkede SiD en række helsidesannoncer i danske aviser med følgende overskrifter:

"Op i røven med den syge polak – stik ham en aspirin!"

"Leaving you with love and I am sure I made the right decision..."

"Hvor bor ombudsmanden?"

"En filippiner over bord? – Han må sgu svømme hjem!"

Under disse overskrifter var det i annonceteksterne anført bl.a., at "danske redere har tjent milliarder af kroner på DIS-ordningen uden nogen form for dårlig samvittighed", samt at "det er i orden at tjene penge, men vi finder det helt uacceptabelt, at Folketinget tillader, at rederne driver forretning under sådanne forhold i 2003".

Herudover indeholdt hver annonce en konkret historie om forskellige udenlandske søfolk.

I forlængelse af de nævnte annoncer i danske aviser indrykkede SiD tillige en annonce i "Lloyds List" med gengivelse af flere af de omhandlede enkeltsager. Desuden er der med navns nævnelse henvist til forskellige danske rederier.

I forbindelse med annoncekampagnen oprettede SiD endvidere en hjemmeside (www.stopdis.dk) og udgav en pjece.

Om baggrunden for annoncekampagnen hedder det i en leder af formanden for Sømændenes Forbund, Søren Sørensen, i forbundets blad "Ny Tid" fra oktober 2003 under overskriften "SiD erklærer krig mod skibsregister" bl.a.:

"Den vigtigste arbejdsopgave, som vi ved sidste generalforsamling pålagde hinanden, har dog været at få DIS-lovens negative konsekvenser frem i lyset, så det ikke kun er de søfarende, der er vidende om den uretfærdige lovgivning, man indførte i 1988.

Som det fremgår af bladet her, er der i år iværksat en kampagne mod det danske DIS-register på foranledning af Sømændenes Forbund i Danmark. Som en del af SiD har det været os muligt i fællesskab at løfte denne kampagne op på et niveau, så alt og alle, der har interesse for den danske søfartsnation, har haft mulighed for at læse de negative konsekvenser, som den danske DIS lovgivning har skabt for de danske søfarende.

...

- SiD ønsker, at danske politikere lever op til deres ansvar og sætter en ændring af DIS-lovgivningen på den politiske dagsorden, siger Henrik Berlau om baggrunden for kampagnen."

I et læserbrev i Berlingske Tidende onsdag den 12. november 2003 fra formand for SiD, Poul Erik Skov Christensen, hedder det bl.a.:

"14. november afholder Folketinget en forespørgselsdebat om DIS. Det er SiD's håb, at det her endelig kan gå op for politikerne, at man ikke kan have en ordning, der på den måde forskelsbehandler danskere og udlændinge. At et erhverv med fagforeningsfrie zoner er udemokratisk, uacceptabelt og fører til, at arbejdsgiverne mister respekten for deres ansatte."

Annoncekampagnen blev af de faglige organisationer i Kontaktudvalget (Navigatørforeningen, Maskinmestrenes Forening, Metal Søfart og Sø-Restaurationsforeningen) og af rederiforeningerne fundet så stødende, at de over for de søfartspolitiske ordførere officielt tog afstand fra kampagnen.

Herudover tog Sø-Restaurationsforeningen skridt til selv at foranledige en undersøgelse af de konkrete sager, som var nævnt i SiD's annoncer vedrørende filippinske søfolk. Undersøgelsen mundede ud i en rapport, der er gengivet i sammendrag i foreningens blad "Sø-Restaurations" nr. 8/december 2003, hvori det hedder bl.a.:

"FU i dansk Sø-Restaurationsforening har drøftet kampagnen og fundet den usmagelig. Samtidig satte vi spørgsmålstegn ved troværdigheden i det store og det små. Som samarbejdende forening i "Kontaktudvalget", vil vi ikke acceptere hvis hovedlinierne i SiD's kampagne skulle være troværdige. Konsekvensmæssigt satte vi os for et par måneder siden for, at undersøge realiteterne i de annoncebærende personsager nærmere.

...

FUP OG SVINDEL

I flere af filippiner-sagerne hævder SiD, det har været nødvendigt at betale penge under bordet, før erstatningsydelse har kunnet udbetales.

Problemet med den slags påstande er, at de næsten aldrig kan hverken bevises eller modbevises.

Det særlige problem ved SiD's påstande er, at SiD i beskrivelsen af personsagerne, har formået at gøre sig selv utroværdige, både til skade for de principielle problemstillinger som er rejst, og i relation til sådanne spørgsmål. Kampagnen har været præget af "målet helliger midlet", og så får alle påstande lov til at være løvsagte."

Forløbet efter sagens anlæg ved Arbejdsretten

Efter et fællesmøde mellem parterne den 8. marts 2004 indgav Danmarks Rederiforening og Rederiforeningen for mindre skibe den 2. april 2004 klageskrift til Arbejdsretten.

Uenigheden om DIS-loven fortsatte imidlertid, og i "Økonomisk Ugebrev" af 18. oktober 2004 hedder det således under overskriften "SiD klar med nyt angreb på de danske rederiers DIS-ordning":

"...

Trods diplomatiet er der ikke engang enighed om køreplanen, der skal lede til en forhandlingsløsning. Nu har SiD givet Rederiforeningen frist til den 1. november til at melde positivt ud. Ellers tager SiD nye kampskridt.

"Vi er ved at forberede næste led i en kampagne mod DIS, og det bliver fra en mere international vinkel. Det kommer til at skade Danmark som søfartsnation, at omverdenen bliver opmærksom på, at vi er et bekvemmelighedsflag, der ikke respekterer menneskerettighederne. Det er uheldigt, at det skal være sådan, men det er vores eneste mulige reaktion over for regeringen og rederierne, der ikke er til at råbe op," siger Henrik Berlau, forretningsfører i SiD.

..."

Den 11. oktober 2004 skrev SiD endvidere følgende til den filippinske fagforening, AMOSUP (parternes oversættelse):

"... I forlængelse af vores samtale i Geneve ønsker SiD at understrege vigtigheden af det, vi påpegede overfor dig i forbindelse med DIS. De fleste filippinske søfarende, der er ansat på DIS-skibe, arbejder som AB. Kun én dansk fagforening, nemlig SiD udøver jurisdiktion vedrørende AB-søfarende. Ingen anden fagforening er autoriseret til at handle i nogen egenskab vedrørende disse. Som du ved, har ILO's ekspertkomite ved flere lejligheder erklæret, at § 10 i DIS-loven er i modstrid med ILO konventionerne 87 og 98. AMOSUP's aftaler med Danmarks Rederiforening er derfor baseret på denne manglende efterlevelse.

Som du også ved, er DIS erklæret FoC med virkning fra 30. januar 2004. Der eksisterer ikke længere nogen undskyldning for, at AMOSUP negligerer SiD's position, og vi insisterer på, at AMOSUP ikke arrangerer forhandling, fornyelse eller afslutning af kollektiv overenskomst med Danmarks Rederiforening for matroser på skibe registreret i DIS uden forudgående godkendelse for os.

..."

Brevet er underskrevet af Henrik Berlau.

Den 1. november 2004 skrev også ITF til den filippinske fagforening, AMOSUP. I brevet hedder det bl.a. (parternes oversættelse):

"...

Vi er blevet kontaktet af en af de danske organisationer, SiD, som er i gang med forhandlinger med Danmarks Rederiforening, efterfølgende resolutionen fra Fair Practices Committee i 2003 vedrørende DIS, og efterfølgende det High-level møde, som ITF har holdt med den danske regering og rederirepræsentanter. Du vil vide, at målet som forfølges af den ITF-tilknyttede organisation i Danmark er at sikre i særdeleshed retten til at repræsentere ikke bosiddende søfolk på

danskejede skibe i første række i DIS. Dette har involveret et antal møder både i København og i ILO, og yderligere forhandlinger er berammet til at blive gennemført før udgangen af 2004. Selv om der på nuværende tidspunkt ikke er nogen klare tegn på fremskridt, inklusive muligheden for at Danmarks Rederiforening ikke længere insisterer på at implementere DIS lovgivningens § 10, stk. 2 og 3, så er hele proceduren fortsat ekstrem vanskelig.

SiD har i mellemtiden bedt om ITF's assistance med at kontakte dig for at sikre din solidaritet med henblik på at give SiD de rettigheder, som tilkommer dem, som fagforeningen i det land, hvor skibet reelt ejes, jf. Oslo to Delhi policy. For at sikre at forhandlingerne i Danmark får et succesfuldt udkomme, er det vigtigt, at der ikke er nogen kontakt mellem Danmarks Rederiforening og AMOSUP direkte, uden at involvere SiD sammen med de øvrige danske fagforeninger, og at din kollektive overenskomst med Danmarks Rederiforening ikke fornyes for 2005.

..."

Brevet er underskrevet af generalsekretær i ITF, David Cockroft.

Den filippinske fagforening AMOSUP skrev på baggrund heraf den 11. november 2004 følgende til Danmarks Rederiforening (parternes oversættelse):

"...

Dette er for at informere om, at vi ikke kan afslutte forhandlinger med Dem vedrørende vor eksisterende kollektive overenskomst, idet vi er bekendt med, at der i øjeblikket verserer en sag mellem Danmarks Rederiforening og SiD for den danske Arbejdsret. Vi vil derfor foreslå, at vore forhandlinger genoptages på det tidspunkt, hvor Arbejdsretten er kommet med en afgørelse i den verserende sag. I mellemtiden, mens sagen verserer, skal vor eksisterende kollektive overenskomst forblive i kraft, for at sikre rettigheder og goder for vore medlemmer, som er ombord.

..."

I Økonomi- og Erhvervsministeriets notat af 30. marts 2005 til Folketingets Europaudvalg hedder det vedrørende DIS-lovens § 10, stk. 2, bl.a.:

"Kommissionen gør i åbningskrivelsen gældende, at bestemmelsen i § 10, stk. 2, og de danske myndigheders anvendelse og fortolkning af denne, strider mod forbudet mod nationalitetsbegrundet diskrimination og den dermed forbundne pligt til at behandle alle statsborgere i EU og EØS lige, når de udøver deres ret til fri bevægelighed som arbejdstagere i henhold til den gældende fællesskabsret.

...

DIS-loven har været i kraft siden 1988 uden, at der fra Kommissionens side er rejst tvivl om lovens forenelighed med EU-retten. Regeringen er dog blevet opmærksom på, at det kan være for unuanceret at lade spørgsmålet om forhandlingskompetence bero på et enkelt tilknytningskriterium (bopælskriteriet). Man lægger derfor i besvarelsen op til, at man er indstillet på at indgå i nærmere drøftelser med Kommissionen med henblik på at foretage mindre justeringer af lovgrundlaget.”

Overenskomstgrundlaget

Mellem Rederiforeningen for mindre skibe og Sømændenes Forbund er der indgået en hovedaftale. I henhold til denne tiltræder man for DIS-skibene hovedaftalen mellem LO og DA. Parterne er enige om, at overenskomst og hovedaftalen er gældende for alle søfarende omfattede af DIS-lovens § 10, stk. 2. Der er ikke indgået en separat hovedaftale med Danmarks Rederiforening. I overenskomsten af 18. februar 2000 mellem Danmarks Rederiforening og Sømændenes Forbund er det imidlertid bestemt, at overenskomsten er gældende for tjeneste i skibe registreret i dansk internationalt skibsregister, jf. DIS-lovens § 10, stk. 2. SiD er ikke underskriver af hovedaftalen eller af overenskomsterne med rederne.

Mønstringstal

Vedrørende udviklingen i beskæftigelsen fremgår det af Danmarks Rederiforenings "Beskæftigelsesstatistik" pr. juni 2004, at antallet af danske beskæftigede på danske skibe i perioden fra september 1988 til juni 2004 er steget fra 7.130 til 9.973 beskæftigede.

Forklaring:

Henrik Berlau har forklaret, at han i forbindelse med DIS-lovens vedtagelse i 1998 var – og fortsat er – forhandlingssekretær i SiD (nu 3F). Da DIS-loven blev vedtaget i 1988, var mange skibe begyndt at skibe ud med udenlandsk flag. DIS-lovens § 10, stk. 2 og 3, betød, at de danske faglige organisationer kun kunne overenskomstdække søfarende, der havde bopæl i Danmark. Det inddrager bl.a. det problem, at de danske organisationer blev afskåret fra at udøve deres almindelige forhandlings- og organisationsret. Desuden havde man ikke mulighed for at overenskomstdække udlændinge, og det var i strid med ILO's retningslinier.

På den baggrund klagede Sømændenes Forbund i Danmark til ILO. Klagen blev behandlet i ILO i 1989, som på baggrund heraf fremkom med en række henstillinger til den danske regering, herunder om at DIS-lovens § 10, stk. 2 og 3, var i strid med ILO's retningslinier.

I 1995 blev Funder-udvalget nedsat efter en forespørgselsdebat i Folketinget den 27. april 1995. Vidnet var medlem af Funder-udvalget, hvor man diskuterede erfaringerne med DIS-loven og dennes beskæftigelsesmæssige konsekvenser. Det var helt klart, at loven ikke stod mål med forudsætningerne om at sikre øget dansk beskæftigelse. Det var derfor Funder-udvalgets opgave at komme med forslag til at bevare den danske beskæftigelse samt til at forøge antallet af skibe under dansk flag. Funder-udvalget fremkom med en række forslag til spilleregler, der skulle imødegå problemerne. Bl.a. blev det foreslået, at der skulle indgås separate aftaler, og det var således i Funder-udvalget, at tanken om de senere indgåede samarbejdsaftaler mellem parterne blev født.

Der var dog enighed mellem alle lønmodtagergrupperne om, at DIS-lovens § 10 burde ophæves. Det, man diskuterede, var, om man på trods af loven kunne aftale sig ud af problemstillingen. Det var SiD's holdning, at uanset om der blev indgået samarbejdsaftaler, ville det være et brud på ILO's retningslinier at opretholde DIS-lovens § 10, da man jo lovgivningsmæssigt havde frataget organisationerne en del af deres virkemuligheder.

SiD underskrev ikke "borgfredsaftalen" fra 1997.

Under forhandlingerne 2 år senere om samarbejdsaftalen fra 1999 var det SiD's helt klare ønske, at beskæftigelsen skulle øges, og at lønniveauet skulle holdes, alt i overensstemmelse med Funder-udvalgets kommissorium. På den baggrund blev der i samarbejdsaftalen indføjet en bestemmelse om, at man skulle styrke det maritime erhverv og beskæftigelsen af danske søfarende på dansk lønniveau.

Denne bestemmelse blev imidlertid på redernes foranledning ændret i 2002-samarbejdsaftalen, og det kunne SiD ikke være med til. Det skyldtes, at SiD hele tiden havde presset på med krav om øget beskæftigelse, uden at der skete noget. Tværtimod faldt beskæftigelsen i hele perioden, hvilket var helt uacceptabelt for SiD.

ITF, der er en organisation, der overvåger, at de forskellige lande udmønter deres politik på en fair måde, har fastsat nogle mindstekrav til skibsregistre, og her falder Danmark igennem på grund af DIS-lovens § 10, stk. 2 og 3. Derfor blev der i 1995 vedtaget en resolution i ITF-regi, hvoraf fremgår, at man ville holde øje med forholdene vedrørende DIS.

Da Funder-udvalget var blevet nedsat, fik resolutionen dog ikke andre konsekvenser, end at man reserverede sig muligheden for at erklære DIS for bekvemmelighedsflag. Man forventede derfor, at der kom en løsning på problemet med DIS-loven. Det samme var tilfældet for resolutionen i 1996. I resolutionen fra 1997 opfordrede ITF til, at DIS-loven blev ændret. På dette tidspunkt havde Funder-udvalget nemlig afleveret sin rapport, hvoraf fremgik, at udvalget ikke gik ind for, at DIS-lovens § 10 blev fjernet.

Da der ikke skete ændringer i forhold til DIS-loven, gav man i 1999 ITF's sekretariat bemyndigelse til at erklære DIS for bekvemmelighedsflag. Betegnelsen bekvemmelighedsflag bruges om skibe, der er registreret under andet flag, end hvor de er hjemmehørende.

Det var hans opfattelse, at når Rederiforeningen blev klar over, at beslutningen om bekvemmelighedsflag var truffet, ville Rederiforeningen imødekomme kravet om fjernelse af DIS-lovens § 10, og det var bl.a. også derfor, at SiD i 1999 trådte samarbejdsaftalen med rederierne.

I 2000 troede SiD fortsat på indholdet i samarbejdsaftalen, og derfor var man ikke afhængig af bekvemmelighedsflag. SiD opretholdt dog hele tiden sin kritik af DIS-lovens § 10.

I lyset af udviklingen, herunder at SiD ikke var med i samarbejdsaftalen fra 2002, foreslog SiD at genoptage anmodningen om at erklære DIS for bekvemmelighedsflag.

I ITF har Danmark én stemme, og den har altid tilkommet Navigatørforeningen.

ITF-resolutionen for 2003 er den resolution, der har givet anledning til, at Rederiforeningen har rejst nærværende sag for Arbejdsretten, idet DIS heri erklæres for bekvemmelighedsflag.

2003-resolutionen adskiller sig imidlertid ikke fra de tidligere resolutioner bortset fra, at Dansk Navigatørforening havde krævet afstemning om dens vedtagelse. Ved resolutionen gav man Danmark en sidste chance for at få ændret loven ved at opstille frister for at sikre sig et møde med den danske regering, hvilket man også fik. Imidlertid affødte mødet ikke, at der blev sat det nødvendige ændringsforløb i gang.

At blive erklæret for bekvemmelighedsflag er en politisk brændemærkning. Der er dog ikke herved lagt op til, at der skal åbnes op for aktioner i form af arbejdsnedlæggelser mv. Det er kun DIS-lovens § 10, stk. 3, der er omfattet af FoC, ikke § 10, stk. 2.

For så vidt angår annonsekampagnen er der alene tale om en politisk kampagne. Kampagnen blev iværksat i september 2003 samtidig med Folketingets åbning første tirsdag i oktober. DIS-kampagnens formål var at gøre opmærksom på problemet, og kampagnen affødte da også en fornyet forespørgselsdebat.

De konkrete sager, der er nævnt i de forskellige annoncer, dækker alle over virkelige historier. Pointen med historierne er at gøre tingene opsigtsvækkende. SiD ønskede således at demonstrere, at når de udenlandske søfarere ikke kender deres rettigheder, har de ikke mulighed for at få den nødvendige hjælp. Annoncerne var derfor rettet til politikerne. Det samme gælder SiD's pjecce.

Annoncerne i Lloyds List var ikke konkret rettet mod danske politikere, men blev indrykket med det formål at skabe international debat inden for erhvervet. Som modtræk hertil indrykkede også rederierne en annonce i Lloyds.

Det var SiD, der besluttede – og finansierede – annoncekampagnen, ikke Sømændenes Forbund. Det er svært at sige, hvad annoncekampagnen har kostet, men et tal på 2 millioner kroner kan meget muligt være rigtigt.

Parternes procedure:

Klagerne, Danmarks Rederiforening og Rederiforeningen for mindre skibe, har anført, at SiD's kampskrift er iværksat på et område, hvor indklagede i forvejen er forpligtet ved overenskomst med klager. Kampskriftene er overenskomststridige, idet de er iværksat i en periode, hvor der er fredspligt. Der kan derfor ikke lovligt iværksættes konflikt til støtte for krav om, at overenskomstens område skal udvides til også at gælde for søfarende, der ikke har bopæl i Danmark.

For det tilfælde, at Arbejdsretten finder, at kampskriftene ikke er iværksat i strid med et bestående overenskomstforhold, gøres det subsidiært gældende, at kampskriftene er iværksat med det formål at opnå overenskomst på et nyt område, nemlig udenlandske søfarende på DIS-skibe. Også i dette tilfælde er kampskriftene ulovlige, idet de ikke forfølger et fagretligt lovligt formål. En overenskomst for udlændinge indgået med SiD ville i givet fald være i klar strid med den lovbestemte ordning, der er foreskrevet i DIS loven § 10, stk. 2 og 3. I disse bestemmelser er det således fastslået, at det lovlige faglige interesseområde for en dansk organisation er begrænset til personer med bopæl i Danmark, og at søfolk, der ikke er bosat i Danmark, fagretligt får deres interesser varetaget af den faglige organisation i det land, hvor de bor.

DIS-lovens indførelse har ikke betydet nedgang i den danske beskæftigelse på skibe. Tværtimod er den danske beskæftigelse på danske skibe fra september 1988 til juni 2004 steget fra 7.130 til 9.973 til trods for, at besætningerne på moderne skibe i dag er mindre end på skibe i 1988.

SiD har begået overenskomstbrud ved sin gennemtvungelse af, at ITF i juli 2003 vedtog den resolution, der betyder, at klagerens medlemmers skibe registreret i DIS anses for at være FoC. Konsekvenserne heraf er en risiko for, at skibene automatisk bliver mål for kampskrift fra ITF's medlemsorganisationer i hele verden, f.eks. ved at der lægges hindringer i vejen i forbindelse med havneanløb.

Desuden har SiD begået overenskomstbrud ved efterfølgende at gennemføre de massive pressekampagner i form af annoncer, pjecer, pressemeddelelser, breve til Folketinget, oprettelse af en særlig hjemmeside mv., som har været rettet mod klagerne og disses medlemmer. Annoncekampagnen er bevidst chikanøs og med betydelig potentiel skadevirkning for rederierne, ligesom kampagnen er udtryk for utilbørlig pression med et ulovligt sigte. I sin form og ind-

hold har annonsekampagnen således en så illoyal karakter over for klagerne og de involverede rederier, at der er tale om et brud på forudsætningerne for såvel hovedaftalen som overenskomsterne.

Reelt må FoC-erklæringen og annoncerne således sidestilles med "kunde-boycot", idet den effekt, der tilstræbes hermed, er at skabe usikkerhed med hensyn til aktionsrisikoen og driftssikkerheden hos de danske rederier.

Hertil kommer, at de indklagede har obstrueret klagerens forhold til den filippinske overenskomstpart, AMOSUP, således at den bestående overenskomst mellem klagerne og AMOSUP ikke har kunnet fornyes i 2004.

Som part i en overenskomst med indklagede må klagerne have en berettiget forventning om, at indklagede i overenskomstperioden ikke tager direkte og målrettede illoyale skridt, som kan påføre de enkelte medlemsrederier betydelig økonomisk skade. Endvidere søger indklagede med sine kampskridt at opnå et resultat, der er direkte i strid med DIS-lovens § 10. Indklagedes formål med kampskridtene er ikke blot politisk at få ændret DIS-loven, men også fagligt at lægge overenskomststridigt pres på klagerne for at få dem til at sikre større dansk beskæftigelse ombord på DIS-skibene. Men indklagede kan ikke retmæssigt lægge pres på hverken klagerne eller rederierne i en løbende overenskomstperiode for at få overenskomsterne udvidet til at dække udenlandske søfarende. En sådan udvidelse vil tilmed være i strid med DIS-loven.

Den af indklagede udviste adfærd udgør en organisationsfjendtlig handling ved, at indklagede med annonsekampagnen søger at miskreditere klagerne og klagerens medlemmer. Formålet med kampskridtene er således at afskære klagerne fra at indgå og forny kollektive overenskomster med udenlandske faglige organisationer, jf. DIS-lovens § 10, stk. 3, idet det følger af ITF's politik vedrørende FoC-registre, at der kun kan indgås kollektive overenskomster på skibe i FoC-registre, når der gives samtykke fra de nationale faglige organisationer.

Indklagede har selv i sine ledes udtalelser erkendt, at der er tale om kampskridt. Da kampskridtene er klart ulovlige, skal indklagede betale en betragtelig bod for disse brud.

Over for indklagedes anbringende om, at der ikke består et overenskomstforhold mellem klager og SiD, og at alle kampskridtene bærer SiD's navn, gøres det gældende, at der skal ske identifikation mellem SiD og Sømændenes Forbund, idet alle kampskridtene er iværksat på foranledning af Sømændenes Forbund og i dette forbunds interesse.

Måtte Arbejdsretten finde, at der ikke er sket en krænkelse af bestående overenskomstforhold, men at sagen drejer sig om kampskridt i forhold til et ikke overenskomstdækket område, gøres det yderligere til støtte for den subsidiære påstand gældende, at indklagede ikke har noget lovligt fagligt formål med iværksættelse af kampskridt over for klagerne og disses medlemmer. Det gøres endvidere gældende, at indklagede ved såvel ITF-resolutionsvedtagelsen og

den efterfølgende kampagne som ved direkte henvendelse til klagerens filipinske overenskomstpart, AMOSUP, har vist, at indklagede reelt søger at opnå overenskomstdækning af søfarende bosat uden for Danmark. Et sådant krav strider imod DIS-lovens § 10, stk. 3, hvorfor kampskridtene er ulovlige.

De indklagede, Specialarbejderforbundet i Danmark (nu 3F) for Sømændenes Forbund i Danmark, har til støtte for frifindelsepåstanden gjort gældende, at klagerne ikke ved henvisning til SiD's annoncekampagne eller den af ITF vedtagne resolution om at anse DIS-skibe for FoC har dokumenteret, at indklagede har tilsidesat fredspligten.

Desuden består der ikke et hovedaftaleforhold mellem Danmarks Rederiforening og SiD og Sømændenes Forbund i Danmark. Hertil kommer, at der ikke består et overenskomstforhold mellem klagerne og SiD, men alene med Sømændenes Forbund. Endvidere omfatter de indgåede overenskomster alene arbejde, der udføres af den personkreds, der er omfattet af DIS-lovens § 10, stk. 2, og endelig omfatter fredspligten alene det overenskomstdækkede område.

For så vidt angår DIS-overenskomsterne har de ikke som forudsætning, at indklagede afstår fra at kritisere DIS-lovens § 10, stk. 2 og 3, eller fra at arbejde for en lovændring. Det kan således ikke anses for overenskomststridigt at foreslå eller på anden måde at støtte en ITF-resolution om at anse en række skibe registreret i DIS for Flag of Convenience. Der er heller ikke på nogen måde tale om ulovlige kampskridt. Det forhold, at DIS-skibe er blevet erklæret for at sejle under bekvemmelighedsflag, er alene sket som led i en demokratisk og lovlig proces.

Annoncekampagnen var en lovlig politisk kampagne rettet mod DIS-lovens § 10, stk. 2 og 3, og allerede af den grund kan der ikke være tale om overenskomststridig "utilbørlig pression" rettet mod klagerne. Den "loyalitätsforpligtelse" og fredspligt, som klagerne påberåber sig, rækker således langt ud over, hvad de eksisterende overenskomstforhold tilsiger. Hertil kommer, at der ikke består en loyalitätsforpligtelse af det indhold, som klagerne forudsætter, og som fratager indklagede retten til at udtale sig kritisk om DIS-lovens § 10, stk. 2 og 3, og herunder at udfolde politiske bestræbelser på at få loven ændret.

Endvidere har indklagede hverken iværksat, varslet eller opfordret til arbejdsstandsninger på eller mod DIS-skibe. Annoncekampagnen tilsigter heller ikke på nogen måde en boykot af rederierne, og indklagede har ingen interesse i en sådan boykot. Tværtimod har indklagede en naturlig og åbenbar interesse i at bevare så mange arbejdspladser som muligt hos de danske rederier.

Ved denne sag søger klagerne således at gennemtvinge det krav om udvidet loyalitätsforpligtelse eller samarbejde, som klagerne ikke kunne komme igennem med under forhandlingerne om samarbejdsaftalen bl.a. i foråret 2002.

Sagen skal endvidere ses i lyset af, at der siden vedtagelsen af DIS-lovens § 10, stk. 2 og 3, har været politisk uenighed om disse bestemmelser. Loven er således blevet kritiseret af samtlige lønmodtagerorganisationer samt af ITF. Hertil kommer, at regeringen nu vil søge kriterierne i loven revideret.

Der har været stor politisk blæst om DIS-loven, og når SiD er den eneste indklagede i sagen skyldes det udelukkende, at SiD nægtede at tilslutte sig samarbejdsaftalen i 2002, efter at den var blevet ændret vedrørende de udenlandske søfolk. Klager påberåber sig således alene annonsekampagnen som et middel til at gennemtvinge en udvidet loyalitetsforpligtelse, som man ikke kan pålægge de indklagede. Alle har været uenige om DIS-loven helt tilbage fra Funder-udvalget, og det har vist sig, at samarbejdsaftalerne ikke har løst det reelle problem.

Den politiske uenighed vedrørende DIS-lovens § 10 skal derfor afgøres af Folketinget som led i en lovlig demokratisk debat og ikke af Arbejdsretten.

For så vidt angår spørgsmålet om identifikation er der ikke belæg for påstanden om, at kan ske identifikation mellem de to indklagede. Det fastholdes således, at SiD ikke kan ifalde bodsansvar som hævdet, da der ikke består noget overenskomstforhold til SiD. Desuden kan det lægges til grund, at annoncerne alle reelt har Sømændenes Forbund i Danmark som afsender, og det er dem, der har finansieret hele kampagnen.

Det forhold, at SiD ikke har taget afstand fra annonsekampagnen, er ikke nok til, at SiD kan ifalde bodsansvar.

Endelig har klagerne ikke dokumenteret under sagen, at der har været iværksat kollektive kampskridt. Der har således ikke været en eneste klage til Arbejdsretten vedrørende arbejdsstandsning, siden DIS-skibe blev erklæret for at sejle under bekvemmelighedsflag, og ingen havnearbejdere har nedlagt arbejdet.

Arbejdsrettens bemærkninger:

Sømændenes Forbund indgår som en afdeling af SiD, og det påhviler derfor såvel Sømændenes Forbund som SiD at undlade at foretage handlinger, som strider imod de overenskomster, som Sømændenes Forbund har indgået med klagerne.

Den annonsekampagne, som SiD har iværksat gennem indrykkelse af annoncer i Lloyds List og en række danske aviser mv., må efter bevisførelsen anses for iværksat efter tilskyndelse fra Sømændenes Forbund og i dette forbunds interesse, hvorfor såvel SiD som Sømændenes Forbund findes at være ansvarlig for kampagnen.

Det følger af forarbejderne til DIS-lovens § 10, at formålet med bestemmelsen er at lave et skibsregister, der er konkurrencedygtigt med registre i lande med

åbne registre. Der skulle derfor gives mulighed for at sejle med udenlandske besætninger på de lønvilkår, som var gældende i besætningernes hjemlande. Det er på den baggrund gjort til et lovfæstet krav, jf. DIS-lovens § 10, stk. 2 og 3, at kompetencen til at indgå overenskomster med danske søfarende beror hos de danske fagforeninger, mens kompetencen til at indgå overenskomster med udenlandske søfarende beror hos de udenlandske faglige organisationer.

ITF-resolutionen fra 2003, hvorefter DIS er blevet erklæret for FoC, retter sig mod DIS-lovens § 10, stk. 3. Arbejdsretten lægger efter oplysningerne om forløbet forud for resolutionens vedtagelse til grund, at det i udtalt grad var indklagede, der ønskede, at DIS blev erklæret for FoC, og at det herigennem søges gennemført, at de danske faglige organisationer skal overenskomstdække udenlandske søfarende i DIS-skibe i direkte strid med DIS-lovens § 10, stk. 3. Dette støttes også af SiD's breve til Søfartsstyrelsen og til den filippinske organisation, AMOSUP.

Hertil kommer, at formålet med indklagedes annoncekampagne ligeledes må antages at have været at opnå overenskomstdækning for udenlandske søfarere på DIS-skibene. Kampagnen kan således ikke antages blot at være en politisk kampagne, men i højere grad en kampagne rettet mod det danske rederierhverv, hvilket også støttes af, at der annonceres i det udenlandske blad Lloyds List. Arbejdsretten finder, at denne annoncering klart er egnet til at skabe usikkerhed med hensyn til driftssikkerheden hos de danske rederier. Ydermere må annoncerne anses for utilbørlige henset til karakteren og grovheden af de enkelte annoncetekster, der i visse tilfælde er kædet sammen med navngivne, danske rederier. På denne baggrund, og da der er tale om kamps-kridt til støtte for overenskomstkra-
v, der strider mod lovgivningen, finder Arbejdsretten det ubetænkeligt at fastslå, at annoncekampagnen er et overenskomststridigt og ulovligt kamps-kridt.

Herefter tager Arbejdsretten klagernes principale påstand om betaling af en bod til følge.

Ved bodsudmålingen må det tillægges vægt, at indklagede har søgt at opnå en overenskomstordning, der klart strider imod den lovbestedte kompetencefordeling af overenskomstområdet, og at dette har fundet sted gennem en år-række. Samtidig har de indklagede bevidst udsat klagernes medlemmer for en risiko for skade og søgt at nedsætte disses omdømme på internationalt plan, hvilket forhold indklagede ydermere har fortsat, efter at denne sag var blevet anlagt ved Arbejdsretten. Endelig må der lægges vægt på annoncekampagnens store økonomiske omfang. Under disse omstændigheder fastsætter Arbejdsretten boden til 3 mio. kr.

THI KENDES FOR RET:

De indklagede, Specialarbejderforbundet i Danmark (nu 3F) og Sømændenes Forbund i Danmark, skal betale en bod på i alt 3 mio. kr. til klagerne, Danmarks Rederiforening og Rederiforeningen for mindre skibe.

I sagsomkostninger skal de indklagede betale 2.000 kr. til Arbejdsretten.

De idømte beløb skal betales inden 14 dage efter denne arbejdsretsdoms afgørelse.

Poul Sørensen