

**Udskrift
af
Arbejdsrettens skriftlige tilkendegivelse af 2. december 2004**

i sag nr. A2004.884:

Dansk Arbejdsgiverforening
for
Bilfærgernes Rederiforening
(chefkonsulent Peter Stenholm)
mod
Landsorganisationen i Danmark
for
Specialarbejderforbundet i Danmark
for
Sømændenes Forbund i Danmark
(advokat Evelyn Jørgensen)
og

sag nr. A2004.885:

Bilfærgernes Rederiforening
(advokat Morten Ulrich)
mod
Landsorganisationen i Danmark
for Sømændenes Forbund
(advokat Evelyn Jørgensen)

Dommere: Børge Dahl (retsformand), Erik Kjærgaard, Erik Ross Pedersen, Tove Møller Pedersen, Steen A. Rasmussen, Benny Rosberg og Johnny Skovengaard.

Sagernes problemstilling

Disse sager, som er behandlet i forbindelse med hinanden, drejer sig om, hvorvidt Sømændenes Forbund i Danmark lovligt har kunnet varsle konflikt over for henholdsvis Dansk Arbejdsgiverforening og Bilfærgernes Rederiforening til støtte for krav om kollektiv overenskomst for skibsmekanikere beskæftiget på færger registreret i henholdsvis Dansk Skibsregister (DAS) og Dansk Internationalt Skibsregister (DIS).

Sagerne drejer sig endvidere om, hvorvidt Specialarbejderforbundet i Danmark lovligt har kunnet varsle sympatikonflikt til støtte for den af Sømændenes Forbund varslede hovedkonflikt.

Påstande

Klagerne, Dansk Arbejdsgiverforening for Bilfærgernes Rederiforening, henholdsvis Bilfærgernes Rederiforening, har påstået det af Sømændenes Forbund i Danmark meddelte konfliktvarsel af 16. august 2004 samt det af

Specialarbejderforbundet i Danmark meddelte sympatikonfliktvarsel af 19. august 2004 kendt ulovlige.

Indklagede, Landsorganisationen i Danmark for Specialarbejderforbundet i Danmark for Sømændenes Forbund i Danmark, har over for begge klagere påstået frifindelse.

Sagernes nærmere omstændigheder

Efter bevisførelsen finder Arbejdsretten, at disse kan beskrives således:

1. Traditionelt har skibe været bemanded med to slags officerer og to slags menige. De menige bestod i mange år af henholdsvis matroser, som arbejdede over dæk og typisk var organiseret i Sømændenes Forbund i Danmark, og søfyrbødere, som arbejdede under dæk i maskinrummet og typisk var organiseret i oprindeligt Søfyrbødeforbundet, som blev til Dansk Maskinbesætningsforbund, der er optaget i Dansk Metalarbejderforbund. Traditionelt blev matrosarbejde overenskomstdækket af Sømændenes Forbund og søfyrbøderarbejde af Metal Søfart (og forgængere).

Som følge af den tekniske udvikling, den internationale konkurrence og behovet for en mere fleksibel arbejdskraft har den menige skibsbesætning udviklet sig i retning af en enhedsbesætning i form af ansættelse som skibsassistent, ligesom der er etableret en uddannelse til skibsassistent, hvis formål netop er "at give personer, der ønsker beskæftigelse inden for søfartsområdet, en grundlæggende teoretisk og praktisk faglig uddannelse, der gør dem i stand til at udføre alt forekommende praktisk arbejde inden for dæks- og maskinområdet på en sikkerhedsmæssigt forsvarlig måde," og som giver ret til udmønstring som skibsassistent efter lov om skibes besætning, jf. § 1 i bkg. nr. 500 af 29. juni 1998 om uddannelse til skibsassistent m.v. Uddannelsen er på 2½ år – 1 års undervisning på søfartsskole over to skoleperioder og 1½ års praktiktid i form af fartstid i søgående handelsskibe, jf. bekendtgørelsens § 2. Efter dens § 5 kan personer med svendebrev eller uddannelsesbevis inden for jern- og metalområdet blive skibsassistent ved at gennemføre et særligt maritimt kursus af 10 ugers varighed på Søfartsskolen i Frederikshavn.

I forbindelse med overgangen til ansættelse som skibsassistent blev der indført mulighed for, at både matroser og fyrbødere efter nogle måneders oplæring kunne kalde sig skibsassistenter.

Denne udvikling har medført, at skibsassistentarbejde i en årrække har været overenskomstdækket parallelt af Sømændenes Forbund og Metal Søfart. Der har i den forbindelse for et par mindre rederiers vedkommende været enslydende protokollater med henholdsvis Sømændenes Forbund og Metal Søfart, hvorefter rederiet erklærer sig indforstået med "ved senere nyansættelser af skibsassistenter ... , at det bestående forhold mellem skibsassistenter organiseret i Sømændenes Forbund i Danmark og Metal Søfart opretholdes," hvorved den traditionelle fordelingsnøgle mellem matroser og

fyrbødere på 80% over dæk/20% under dæk er blevet videreført for de pågældendes rederiers vedkommende.

I overenskomstmateriale ses den forskel på de to forbunds overenskomster, at Sømændenes Forbund – udover hyrebestemmelser for befarne og ubefarne skibsassistenter og matroser – har bestemmelser om tillæg til en skibsassistent eller matros, der har en nautisk eksamen svarende mindst til kystskipper, mens Metal Søfart – udover hyrebestemmelser for befarne og ubefarne skibsassistenter og motormænd – har bestemmelser om tillæg til skibsassistent eller motormand med svendebrev – under tiden benævnt faglærte skibsassistenter. Begge grupper (den med nautisk eksamen og den med svendebrev) er dog med i begge organisationers enslydende 2003-overenskomster vedrørende skibsassistenter med Bornholmstrafikken, ligesom gruppen med svendebrev er med i et protokollat vedrørende HH-Ferries A/S til (DAS)-overenskomsten 2000-2004 mellem Bilfærgernes Rederiforening og Sømændenes Forbund.

Den nævnte parallelle overenskomstdækning har givet sig forskellige praktiske udslag.

Ved f.eks. Lars Kenneth Larsens ansættelse som skibsassistent i Rederiet A.P. Møller pr. 22. juni 1992 blev han, jf. rederiets brev af 17. juni 1992, ansat "i henhold til gældende overenskomst mellem Danmarks Rederiforening og Sømændenes Forbund eller mellem Danmarks Rederiforening og Metal Søfart for skibe registreret i Dansk Internationalt Skibsregister" og bedt om at tilkendegive "hvilken organisation, vi skal underrette om Deres ansættelse."

I Arbejdsministeriets afgørelse af 27. juni 1995 om faglærte skibsassistenteres Akassetilhørsforhold er det udtalt, at der ikke var grundlag for at anse faglærte skibsassistenter som en særskilt faggruppe, der alene var omfattet af det faglige område for Metalarbejdernes Arbejdsløshedskasse. Faglærte skibsassistenter (skibsassistenter med svendebrev) måtte ligestilles med befarne skibsassistenter, og det var i 1986 godkendt, at både Metalarbejdernes og Specialarbejdernes Arbejdsløshedskasse medtog faggruppen "skibsassistenter – befarne og ubefarne."

Af Lars Kenneth Larsens hyrekontrakter fra 2002 og 2003 fremgår, at han er ansat som faglært skibsassistent i henhold til overenskomst mellem Rederiet A.P. Møller og Sømændenes Forbund.

2. I 1993 tog Dansk Metal initiativ til igangsættelse af et fagligt udvalgsarbejde vedrørende en ny uddannelse, skibsmekanikeruddannelsen. Baggrunden var et ønske om udvikling af en søfartsuddannelse, som matchede fremtidens kvalifikationskrav, og som også kunne give beskæftigelse i land. Hertil kom fra rederiside et ønske om opkvalificering af arbejdskraften, idet den faglærte skibsassistent ikke var blevet den succes, man havde håbet på. Dette førte til iværksættelse af en forsøgsuddannelse til skibsmekaniker pr. 1. august 1994, jf. bkg. nr. 31 af 16. januar 1995. Uddannelsen er senere blevet permanent og er

nu baseret på bkg. nr. 1415 af 22. december 2000 om uddannelsen til skibsmekaniker. Mens forsøgsuddannelsen kombinerede skibsassistentuddannelsen med uddannelsen til skruestiksarbejder, kombinerer uddannelsen i dag skibsassistentuddannelsen med industrimontøruddannelsen. Uddannelsen varer 3 år og 3 måneder og omfatter minimum 12 måneders praktik på et skib. Den er søgt skræddersyet til at møde fremtidens behov for så fleksibel og kvalificeret en menig som muligt.

En skibsmekaniker skal, jf. bekendtgørelsens § 2, stk. 2, "kunne planlægge og udføre fremstilling af emner ved hjælp af almindeligt forekommende udstyr og værktøj samt planlægge og gennemføre montage-, reparations- og forebyggende vedligeholdelsesopgaver på skibsudstyr. Endvidere skal den uddannede kunne udføre programmeret vedligeholdelse af skibets hoved- og hjælpemaskineri samt andre mekaniske og tekniske systemer. Den uddannede skal, på baggrund af normalt benyttede skitser og tegninger, kunne planlægge og udføre arbejdsopgaver, hvori indgår manuel og maskinel bearbejdning, termisk og mekanisk sammenføjning, montage og demontage, reparationsteknik, måleteknik og styringsteknik. Den uddannede skal kunne udføre arbejdet i overensstemmelse med gældende kvalitetskrav og ved anvendelse af tekniske specifikationer på dansk og engelsk. Den uddannede skal kunne anvende informationsteknologi i forbindelse med de daglige arbejdsopgaver, herunder søgning og fremskaffelse af relevant teknisk-faglig information. Den uddannede skal endvidere kunne deltage i brovagt, vagt under land og maskinvagt, udføre arbejde med fortøjningsopgaver og klargøring til lastning og losning af skib. Den uddannede skal kunne indgå i skibets ruller, herunder betjene skibets redningsmidler og brandslukningsudstyr."

Interessen for skibsmekanikeruddannelsen har sammenhæng med, at danske søfarendes beskæftigelsesmuligheder – som følge af deres internationalt set gode lønforhold – er knyttet til et krav om uddannelsesbaseret kvalitet. I en markedsdiktet rationalisering med udvikling af enhedsofficerer bliver der brug for mandskab, som kan overtage en del af navnlig det hidtidige maskinofficersarbejde. Samtidig er det af hensyn til den internationale konkurrence ønskeligt at få en opkvalificeret arbejdskraft til vedligeholdelse og reparation, mens et skib er i drift, så antal dage i dok bliver så få som muligt. En skibsmekaniker anses af rederierne for langt bedre kvalificeret til fremtidens arbejde ombord i de skibe, som fremover vil blive anvendt. At de har haft læreplads på et skib, er efter rederiernes opfattelse en meget stor fordel, og de repræsenterer en langt mere fleksibel arbejdskraft end de faglærte skibsassistenter.

Der foreligger ikke eksempler på besætningsfastsættelse, hvori skibsmekanikere indgår, eller udtalelse om muligheden herfor under den nugældende skibsbesætningslov (lov nr. 15 af 13. januar 1997 med senere ændringer). Besætningsnævnets kendelse af 23. august 2002 går imidlertid ud på, at 3 befarnede skibsassistenter på 2 angivne skibe kan erstattes af 1 faglært skibsassistent og 2 ubefarnede skibsassistenter, med den begrundelse bl.a., at der herved sker en forøgelse af kvalifikationerne. Det er rederiernes opfattelse,

at der med tiden vil komme nye bemandingsregler under hensyn til arbejdskraftens kompetenceudvikling.

Der er uddannet ca. 200 skibsmekanikere. Nogle – herunder Lars Kenneth Larsen – er ansat som faglært skibsassistent, andre som skibsmekaniker. Nogle af de uddannede er medlem af Metal Søfart, andre af Sømændenes Forbund.

3. I 1994 blev der indgået overenskomst mellem Metal Søfart og Danmarks Rederiforening for skibsmekanikerlærlinge og samtidig – i protokollat af 17. juni 1994 – indgået aftale om, at "stillingsbetegnelsen skibsmekanikere indføjjes" i parternes overenskomst, "og at de følger de for faglærte skibsassistenter i DIS-overenskomsten gældende hyresatser", henholdsvis satsen for maskinarbejdere med svendebrev for så vidt angår "skibsmekanikere, der arbejder i skibe registreres i DS."

Sømændenes Forbund varslede i 1994 konflikt over for Danmarks Rederiforening med krav om oprettelse af overenskomst for skibsmekanikere. Konfliktvarsløst blev modtaget i rederiforeningen ved telefaks den 16. juni 1994 og ved anbefalet brev den 17. juni 1994. Der blev afholdt fællesmøde den 28. juni 1994, hvor enighed ikke kunne opnås. Det afgivne 1. konfliktvarsel blev imidlertid ikke fulgt op, og en konflikt blev således ikke iværksat.

Ved brev af 6. juni 1995 til Danmarks Rederiforening anførte SiD, "at aflønning af ubefarne skibsassistenter i henhold til overenskomst mellem Metal Søfart og Danmarks Rederiforening for skibsmekanikerlærlinge er overenskomststridig i forhold til den mellem Sømændenes Forbund og Danmarks Rederiforening indgåede overenskomst." SiD skrev videre, "at vi forbeholder os at indbringe sagen for Arbejdsretten, idet vi dog kan oplyse, at emnet for øjeblikket bliver forhandlet mellem forbundet og Metal Søfart, og vor videre reaktion afventer disse forhandlinger." Spørgsmålet blev ikke indbragt for Arbejdsretten eller på anden måde fulgt op over for Danmarks Rederiforening.

1998-overenskomsten mellem Metal Søfart og Danmarks Rederiforening omfattede – udover skibsassistenter – faglærte skibsassistenter og skibsmekanikere. Ved overenskomst af 1. februar 2001 blev der mellem disse to parter indgået særskilt overenskomst for skibsmekanikere, der gør tjeneste i DIS-registrerede skibe. Overenskomsten er videreført ved overenskomst af 22. februar 2004.

Også på andre områder er skibsmekanikere kommet med i Metal Søfarts overenskomster. Det gælder f.eks. siden 1996 i organisationsaftalen med DSB Rederi A/S og siden 1998 i DIS-overenskomsten med Rederiforeningen for mindre skibe, og der har siden 2000 med denne forening været overenskomst for skibsmekanikerlærlinge.

Skibsmekanikere er i almindelighed ikke nævnt i Sømændenes Forbunds overenskomster. Forbundet har imidlertid indgået uddannelsesaftale med en

række rederier om tilbud - om uddannelse til skibsmekaniker - til skibsassistenter ansat i pågældende rederi, herunder aftaler af 21. april 1998 og 3. august 2004 med Rederiet A.P. Møller, aftale af september 2000 med DFDS TOR Line Group og DFDS Seaways og aftale af 8. december 2001 med Scandlines. Hvad Bornholmstrafikken angår, er der i Metal Søfarts og Sømændenes Forbunds 2003-overenskomster med dette rederi, som er forhandlet og indgået samtidigt, en enslydende bestemmelse om kvalifikationstillæg til "en skibsassistent, der har fagligt relateret svendebrev eller har gennemgået en nautisk eksamen svarende til minimum kystskipper eller som er skibsmekaniker." Der er endvidere i organisationsaftale mellem Forsvarskommandoen og Sømændenes Forbund for ansatte ved statens isbrydere 1999 en angivelse af dækningsområde omfattende bl.a. personel, der ansættes som skibsmekanikere, som ligeledes er omfattet af den tilsvarende organisationsaftale med Metal Søfart. Også disse aftaler er forhandlet parallelt. Det er imidlertid kun i den sidste, at skibsmekanikere er nævnt i lønbestemmelserne.

4. Både DIS- og DAS-overenskomst 2000-2004 mellem Bilfærgernes Rederiforening og Sømændenes Forbund omfatter matroser og skibsassistenter og indeholder desuden en bestemmelse om tillæg til en skibsassistent eller matros, der har gennemgået en nautisk eksamen svarende til mindst kystskipper.

Både DIS- og DAS-overenskomst 2000-2004 mellem Bilfærgernes Rederiforening og Metal Søfart omfatter "skibsassistenter og motormænd," herunder med svendebrev, og der er i et tilknyttet protokollat vedrørende ansatte i Scandlines Danmark A/S hyrevilkår for "de af rederiet udnævnte skibsmekanikere," som er videreført fra 1998-overenskomsten.

5. Under overenskomstforhandlingerne i foråret 2004 mellem Bilfærgernes Rederiforening og Metal Søfart indgik parterne den 11. februar 2004 aftale om, "at der i 2. halvdel af 2004 etableres en overenskomst for lærlinge, skibsmekanikere m.v., jfr. pkt. b i referat af 6. februar 2004", hvori det bl.a. er angivet, at "denne del af aftalen ikke offentliggøres til tredje part før overenskomsten er indgået". I protokollat af 11. februar 2004 er det angivet, "at ovenstående indgår i et eventuelt mæglingforslag, som statens forligsmand måtte fremsætte på det private arbejdsmarked".

Parterne valgte efter deres samstemmende forklaringer denne fremgangsmåde, fordi en periode med overenskomstfornyelse er for hektisk til at være velegnet til at etablere et nyt overenskomstforhold. Metal Søfart havde i øvrigt anvendt samme fremgangsmåde i 2000 i forhold til Danmarks Rederiforening. Parterne følte sig reelt bundet, men ville først gå ud med det, når de havde det færdige resultat, som de ikke var i tvivl om, at de nok skulle få på plads på baggrund af, hvad der samlet set var resultatet af overenskomstfornyelsesprocessen. Der er mellem parterne - efter Sømændenes Forbunds afgivelse af det konfliktvarsel, sagerne angår - indgået overenskomst for skibsmekanikere gældende fra august 2004.

6. Under de overenskomstforhandlinger, der i forbindelse med den hidtidige overenskomsts udløb i maj 2004 er indledt mellem Bilfærgernes Rederiforening og Sømændenes Forbund, har forbundet fremsat krav om tilføjelse af "stillingsbetegnelsen skibsmekaniker".

Rederiforeningen har afvist inddragelse af skibsmekanikere under overenskomsten med Sømændenes Forbund med henvisning til, at der er indgået overenskomst for skibsmekanikerne med et andet LO-forbund, Metal Søfart, som ville indbringe rederiforeningen for Arbejdsretten ved indgåelse af overenskomst for skibsmekanikere med Sømændenes Forbund.

I et brev af 14. august 2004 har Dansk Metal da også meddelt rederiforeningen, at der mellem disse parter "allerede er indgået aftale ... om, at der mellem vore organisationer i 2. halvdel af indeværende år skal oprettes en særlig overenskomst, som dækker skibsmekanikere, skibsmekanikerlærlinge samt skibsmekanikere med maskinistbevis," at "arbejdet som skibsmekaniker ubestrideligt hører under Dansk Metals faglige område som et kerneområde og lige så utvivlsomt ikke hører under SiDs – sømændenes – faglige område, hvorved tillige bemærkes, at skibsmekanikeruddannelsen er en uddannelse, der forestås af Dansk Metal", at "en udvidelse af dækningsområdet for den kommende overenskomst mellem Bilfærgernes Rederiforening og SiD til tillige at omfatte skibsmekanikere, skibsmekanikerlærlinge og/eller skibsmekanikere med maskinistbevis vil være i strid ikke blot med de mellem vore organisationer indgåede aftaler, men tillige med grundlæggende arbejdsretlige principper som et organisationsfjendtligt skridt", og at "såfremt Bilfærgernes Rederiforening desuagtet måtte vælge af indgå overenskomst med SiD om skibsmekanikere, skibsmekanikerlærlinge og/eller skibsmekanikere med maskinistbevis, må Rederiforeningen forvente, at vi lader sagen indbringe for Arbejdsretten eller tager andre retlige skridt".

Sømændenes Forbund har herefter den 16. august 2004 afgivet 1. konfliktvarsel over for Bilfærgernes Rederiforening for både DIS- og DAS-registrerede færger. Dette varsel er fulgt op af SiD's 1. sympatikonfliktvarsel af 19. august 2004.

Arbejdsrettens begrundelse og resultat

Indklagedes hovedsynspunkt har været, at kravet om medtagelse af skibsmekanikere under parternes overenskomster ikke er et krav om udvidelse af overenskomsternes dækningsområde, men alene et krav om indføjelser af en stillingsbetegnelse – stillingsbetegnelsen skibsmekaniker – som dækker arbejde, der falder ind under, hvad skibsassistenter hidtil har stået for, nemlig alt forekommende praktisk arbejde fra mast til køl. Efter bevisførelsen lægger Arbejdsretten imidlertid til grund, at der – på samme måde som der er væsentlig forskel på uddannelsen til henholdsvis skibsassistent og skibsmekaniker – er en så væsentlig forskel mellem skibsassistent og skibsmekaniker, at arbejdet som skibsmekaniker ikke kan anses for omfattet af Sømændenes Forbunds overenskomster med Bilfærgernes Rederiforening. Det ville da i givet fald også

være ulovligt at varsle strejke med henblik på i en overenskomst at få indskrevet et arbejdsområde, som den allerede dækker.

Det er en arbejdsretlig grundsætning, at et fagforbund ikke lovligt kan etablere konflikt over for en arbejdsgiver med henblik på at opnå overenskomst om et arbejdsområde, der allerede er dækket af en overenskomst med et andet forbund, når de konkurrerende organisationer begge er medlemmer af samme hovedorganisation. I de foreliggende sager er overenskomst vedrørende skibsmekanikere mellem Bilfærgernes Rederiforening og Metal Søfart først indgået efter, at Sømændenes Forbund havde afgivet strejkevarsel.

Der var imidlertid et halvt år forinden indgået aftale mellem Bilfærgernes Rederiforening og Metal Søfart om at etablere overenskomst for skibsmekanikere i andet halvår af 2004.

Arbejdsretten finder, at denne aftale set i sammenhæng med, at uddannelsen til skibsmekaniker må anses for en Metal-uddannelse, at Metal straks fra denne uddannelses etablering har opnået en stadig bredere overenskomstdækning af skibsmekanikere, og at Sømændenes Forbund i 1994 undlod at forfølge en over for Danmarks Rederiforening varslet strejke til opnåelse af overenskomst for skibsmekanikere, udgør det fornødne kollektive aftalegrundlag til anvendelse af den nævnte arbejdsretlige grundsætning.

I betragtning af Metal Søfarts afgørende prægning af skibsmekanikerstillingen og den overenskomstmæssige dækning på området finder Arbejdsretten, at den af historiske grunde eksisterende paralleloverenskomstdækning af skibsassistenter ikke udgør sådanne helt særlige omstændigheder, som kan begrunde en fravigelse fra den nævnte grundsætning.

På denne baggrund finder Arbejdsretten, at Sømændenes Forbunds konfliktvarsel af 16. august 2004 er ulovligt. Det er uomtvistet, at SiDs sympatikonfliktvarsel af 19. august 2004 herefter også er ulovligt. Arbejdsretten ville derfor ved afsigelse af dom i sagerne tage klagerens påstande til følge.

Dette er, jf. udskrift af Arbejdsrettens retsbog for den 19. november 2004, tidligere mundtligt tilkendegivet over for parterne, som herefter er enige om, at sagerne afsluttes ved, at de tager denne tilkendegivelse til efterretning, idet den dem imellem tillægges samme virkning som en dom.