

UDSKRIFT

af

Arbejdsrettens dom af 13. marts 2007

i sag nr. A2006.128:

*Landsorganisationen i Danmark
for
Fagligt Fælles Forbund
(advokat Leo Lybæk Hansen)*

*mod
Danmarks Rederiforening på egne vegne
og for
DFDS A/S
(advokat Morten Ulrich)*

Dommere: Børge Dahl (retsformand), Niels O. Johannesson, Johnny U. Larsen, Steen A. Rasmussen, Johnny Skovengaard, Ole Wehlast og Nicolai Westergaard.

1. Uoverensstemmelsen

Sagen, der er indbragt for Arbejdsretten ved klageskrift af 7. februar 2006, drejer sig om, hvorvidt DFDS har handlet overenskomststridigt ved i forbindelse med besættelse af skibsassistentstillinger at fravælge medlemmer af Sømændenes Forbund på grund af deres organisatoriske tilhørsforhold og ved at tilbyde medlemmer af Sømændenes Forbund i Danmark ansættelse som skibsassistenter på vilkår af overenskomsten mellem Danmarks Rederiforening og Metal Søfart. Derudover drejer sagen sig om, hvorvidt Danmarks Rederiforening har gjort sig delagtig i overenskomstbrud ved – på et efter sagens indbringelse for Arbejdsretten på begæring af Rederiforeningen afholdt fællesmøde – ikke at have givet DFDS pålæg om, at rederiets ansættelse af medlemmer af Sømændenes Forbund skal ske på vilkår af overenskomsten mellem Danmarks Rederiforening og Sømændenes Forbund.

2. **Påstande**

Klager, Landsorganisationen i Danmark for Fagligt Fælles Forbund, har nedlagt følgende påstande:

1) DFDS A/S skal for overenskomstbrud betale en efter rettens skøn fastsat alvorlig bod til Fagligt Fælles Forbund.

2) Danmarks Rederiforening skal for delagtighed i overenskomstbrud betale en efter rettens skøn fastsat alvorlig bod til Fagligt Fælles Forbund.

Indklagede, Danmarks Rederiforening på egne vegne og for DFDS A/S, har nedlagt påstand om frifindelse mod, at DFDS A/S betaler en efter Arbejdsrettens skøn fastsat bod til Fagligt Fælles Forbund.

Parterne er enige om, at efterbetalingsspørgsmål henskydes til fagretlig behandling.

3. **Sagsfremstilling**

3.1. **Baggrunden for sagen**

3.1.1. **Paralleloverenskomstdækning af skibsassistenter**

Ansættelse som skibsassistent er overenskomstdækket parallelt af Sømændenes Forbund og Metal Søfart. Det hedder om dette forhold i Arbejdsrettens tilkendegivelse af 2. december 2004 i sag nr. A2004.884 (AT 2004 s. 106) bl.a.:

”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 Søfyrbøderforbundet, 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 af følge af den tekniske udvikling, den internationale konkurrence og behovet for en mere fleksibel arbejdskraft har den menige skibsbemanding udviklet sig i retning af en enhedsbemanding 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 maskinsområdet på en sikkerhedsmæssig 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 - 1 års undervisning på søfartsskole over to skoleperioder og 1½ års praktiktid i form af fartstid i søgående handelskibe, 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 pågældende rederiers vedkommende.

...

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. ... 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.

...

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 maskinofficerarbejde. 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.”

Indklagedes advokat har i processkrift af 6. juni 2006 beskrevet de væsentligste forskelle mellem Danmarks Rederiforenings overenskomst med henholdsvis Sømændenes Forbund i Danmark og Metal Søfart med hensyn til arbejdstilrettelæggelse. Herom hedder det i processkriftet:

”1) Beskæftigelse af udlændinge:

Efter overenskomst med Sømændenes Forbund gælder der ifølge § 1, litra d, at ”(i) et skib med besætning omfattet af denne overenskomst forhyres ikke – til såvel befarne som ubefarne stillinger – med ens kvalifikationskrav menige udlændinge på ringere vilkår end den i henhold til DIS-lovens § 10, stk. 2 nævnte personkreds om bord.”

2) I henhold til overenskomst med Sømændenes Forbund i Danmark er der begrænsninger med hensyn til at etablere 2-skiftet vagt, jf. § 2, II, litra g.

3) I henhold til overenskomst med Sømændenes Forbund i Danmark § 4, stk. 6, eksisterer der en række begrænsninger med hensyn til arbejdstidstilrettelæggelsen og således blandt andet, at

”Arbejder som kan udsættes, så som fx almindelige vedligeholdelsesarbejder og rengøringsarbejder der ikke har sikkerhedsmæssig karakter, kan ikke pålægges den søfarende i tidsrummet kl. 18 til 06 mandag til lørdag samt på søn- og helligdage ...”.

For søvagt gælder, at der på lørdage kan pålægges vedligeholdelsesarbejder i tiden 06.00 - 18.00 inden for den for søvagten gældende arbejdstid.

For dagmanden gælder, at der på lørdage kan pålægges vedligeholdelsesarbejder i sammenhæng i tidsrum af mindst 4 timer og højst 8 timer.

For søvagt gælder, at den normale arbejdstid for treskiftet vagt er det traditionelle vagtmønster kl. 00 til 04 / 04 - 08 / 08 - 12 osv.

Søvagt eller dagmanden kan ikke uden gensidig aftale flyttes fra én vagt til en anden flere gange inden for samme kalendermåned. ...”

Disse begrænsninger findes ikke i henhold til Metal-overenskomstens § 7, og denne bestemmelse giver, ligeledes i modsætning til overenskomsten med Sømændenes Forbund, mulighed for at fravige hviletidsbestemmelser. Endelig rummer Metal-overenskomsten mulighed for at afvikle fridage på forskud, når det er nødvendigt at udvide den søfarendes hjemmeperiode, jf. § 8, stk. 3. Denne mulighed består ikke i henhold til overenskomsten med Sømændenes Forbund.”

Som beregningseksempler på forskellen i aflønningen efter Rederiforeningens overenskomst med henholdsvis Sømandsforbundet og Metal Søfart, har Fagligt Fælles Forbund fremlagt beregninger for aflønning af Sømandsforbundets medlemmer Alex Boesen og Magnus Boka efter hver af de to overenskomster. Det fremgår af disse beregninger, at lønnen er 4.331 kr. højere efter Sømandsforbundets overenskomst for Alex Boesen i dennes ansættelsesperiode august - november 2004. For Magnus Boka er lønnen også højere efter Sømandsforbundets overenskomst, og beløbene er beregnet til 1.373 kr. for september 2004, 285 kr. for marts 2005 og 620 kr. for marts 2006 under forudsætning af, at samtlige fridage afvikles.

I en artikel af faglig sekretær Morten Bach i Sømændenes Forbunds medlemsblad ”Ny Tid”, nr. 2, april 2000, hedder det bl.a.:

” ...

Fra Rederiforeningens side blev det gjort klart for Sømændenes Forbunds forhandlere, at såfremt vi ikke tiltrådte ”Metalaftalen” kunne vi godt se i øjnene, at rederne for fremtiden ville gøre brug af Metal Søfarts medlemmer om bord på skibene, da disse jo ville være billigere end søfolk, der var medlemmer af Sømændenes Forbund.”

3.1.2. Særaftale om arbejdstid for bl.a. skibsassistenter i passagerskibe

I særaftale (Nordsøaftalen) indgået den 21. september 2004 mellem DFDS og Sømændenes Forbund for forhyrede i DFDS’s skibe i Oslo/Nordsø fart hedder det bl.a.:

”Arbejdstid

Arbejdstiden kan lægges på alle ugens dage.

...

Der er enighed om, at almindelige vedligeholdelsesarbejder og rengøringsarbejder, som ikke har drifts- eller sikkerhedsmæssig karakter, ikke placeres i tidsrummet 20.00 - 06.00 på hverdage og 18.00 - 06.00 på lørdage samt på søn- og helligdage. Der er samtidig enighed om, at sådanne arbejder, som måtte have betydning for passagerernes komfort og serviceoplevelse i passagerskibene, skal udføres, når dette er nødvendigt. Sådanne arbejder er f.eks. udendørs afferskning af dæk, vinduer, møblement, rengøring og vedligehold af vogndæk etc.”

Lignende særaftaler gjaldt tidligere for både Sømændenes Forbund og Metal Søfart.

3.1.3. Særaftale om efteruddannelse af bl.a. skibsassistenter

Sømændenes Forbund og DFDS meddelte den 13. november 2000 skibsledelser og dæksbesætninger, at de havde indgået aftale om tilbud til rederiansatte matroser og skibsassistenter om uddannelse til skibsmekaniker. Det hedder i meddelelsen bl.a.:

”Uddannelsesaftaler

Vi kan hermed oplyse jer om, at der mellem Sømændenes Forbund i Danmark og DFDS koncernen er indgået aftale om tilbud til rederiansatte matroser og skibsassistenter om uddannelse til skibsmekaniker.

Samtidig er der mellem parterne indgået en kursus- og uddannelsesaftale.

Sømændenes Forbund i Danmark og DFDS koncernen har indgået disse uddannelsesaftaler med det formål at styrke hver enkelt medarbejders kvalifikationer, således at den enkelte i videst muligt omfang kan fastholde sin ansættelse på arbejdsmarkedet på søen eller i land.

Som beskrevet i uddannelsesaftalerne som medsendes, skal en række forudsætninger være opfyldt, førend en uddannelsesaftale kan indgås.

...”

3.1.4. Fordelingen af skibsassistenter på de to overenskomster

Af et af DFDS udarbejdet notat over beskæftigelsen af medarbejdere under henholdsvis overenskomsten med Metal Søfart og overenskomsten med Sømændenes Forbund, herunder procentvis fordeling af stillingerne mellem de to overenskomster, fremgår det bl.a.:

År:	2000	2001	2002	2003	2004	2005
<u>Metal stillinger</u>		Hyredage				
Faglærte:	21.624	20.627	21.204	18.195	18.316	19.298
Befarne:	13.301	11.004	6.150	5.891	7.224	10.383
Hyredage i alt: 29.681		34.925	31.631	27.354	24.086	25.540
<u>Sømandsstillinger</u>		Hyredage				

Faglærte:	-	3.261	3.370	3.888	2.789	1.440
Befarne:	47.365	43.333	36.232	32.052	30.122	28.304
Hyredage i alt: 29.744		47.365	46.594	39.602	35.940	32.911

Procentvis fordeling af stillingerne mellem de to overenskomster

Metal stillinger i %: 49,95	42,44	40,44	40,85	40,13	43,69
Sømandsstillinger i %: 50,05	57,56	59,56	59,15	59,87	56,31

I brev af 27. september 2005 fra Sømændenes Forbund til DFDS A/S hedder det bl.a.:

”Vi har over en periode denne sommer kunnet konstatere, at antallet af beskæftigede skibsassistenter i DFDS har været mindre end andre år i sommermånederne og har undret os over, hvad denne udvikling kan skyldes.

...

Vi skal ... bede om at få en orientering om, hvad dette forhold skyldes, idet vi selvfølgelig går ud fra, at grunden ikke er den, at DFDS bevidst fravælger skibsassistenter, fordi de er medlem af Sømændenes Forbund.”

I DFDS’ svar af 10. oktober 2005 hedder det bl.a.:

”... afvise at der sker fravælgelse på baggrund af medlemskab af f.eks. Sømændenes Forbund”.

3.2. Omstændighederne i den konkrete sag

3.2.1. DFDS' personaleafdelings e-mail om ansættelse af skibsassistenter

I en e-mail af 28. juni 2005 fra chief officer på Tor Suecia, Visti Iversen, til Conni Nørgaard, DFDS, hedder det bl.a.:

”Vi har netop afholdt et afdelingsmøde om bord og følgende kom bl.a. frem:

1. Vi har kun modtaget et internt opslået job som skibsassistent i rederiets skibe. Der var flere af assistenterne der mente at der havde været adskillige ledige stillinger rundt omkring, siden denne ordning blev indført. Vi vil gerne fortsætte med at modtage tilbud om stillinger på de resterende skibe her om bord.

2. Der går et ”rygte” her ude, at rederiet kun vil have faglærte skibsassistenter om bord. Dette har skabt en del utryghed hos dem der ikke er faglærte. Dette har jeg benægtet og informeret dem om, at der må være tale om rederiets politik vedr. ansættelse af assistenter på metal søfart overenskomst og altså ikke en ændring af den nuværende politik vedr. ansættelse af skibsassistenter. Jeg lovede dem dog at få dette bekræftet af rederiet. Kan du kaste noget lys over denne sag?”

Conni Nørgaard svarede senere samme dag med en e-mail, hvori det hedder:

”Punkt 1. Det eneste stilling opslag som reelt har været er den i Pearl, hvor de manglende en faglært.

Punkt 2. Vi vil kun eller helst have skibsassistenter fra Metal (det skal du jo selvfølgelig ikke lige gå ud at fortælle dem, det kan jo komme den anden forening for øre). Når jeg ansætter skibsassistenter ude fra kommer de altid ind som befarne, de må ikke bare tro at de bliver mønstret som faglærte. De tænker sikkert på den i Britannia med Asger, der har vi lavet nogen rokeringer. Asger var lidt af en tusindkunstner i maskinen og i Crown var der en af lidt samme støbning hvor vi så flyttede endnu en fra Sirena i Crown også på grund af rejseomkostninger. Vedkommende som var i Crown skulle ellers have været sagt op på grund af vokselever nu er tilbage.

Der er desværre ikke så mange befarne/matroser som er i metal, et stillingsopslag kommer ikke på tale over til jer da der kun skal metal folk i Suecia. Der er absolut ingen som skal gå og frygte sit job, med mindre de skulle finde på at sælge skibe igen, det har jeg dog ikke hørt.

...”

3.2.2. Tilbud om ansættelse som faglært skibsassistent til medlem af Sømandsforbundet

I en udateret redegørelse fra medlem af Sømændenes Forbund Jesper Taastrup Christensen vedrørende et hændelsesforløb i januar-februar 2006 hedder det:

”Hændelsesforløb ang. stillingen som faglært skibsassistent på Crown of Scandinavia.

1. Mester Per Severinsen kom og tilbød mig mundtligt stillingen som faglært skibsassistent i maskinen omkring d. 13-14. januar dette sagde jeg ja til, men med forbehold på at det blev på gældende aftale imellem DFDS og Sømændenes Forbunds overenskomst for faglært skibsassistent, dette kunne han ikke se nogen hindring til.

Jeg skulle gå en uge med ham jeg skulle overtage stillingen fra, så jeg kunne lære det arbejdsområde som jeg skulle bestride fra d. 8. februar 2006.

Jeg tog hjem på fri d. 25. januar i godt humør, da jeg nu havde fået sådan en chance som at blive faglært skibsassistent, men ca. en uge inde i min fri periode blev jeg ringet op af den anden 1. Mester. Steen Seberg som brugte de første 3 min. af samtalen på at spørge hvordan vejret var i Jylland, da han endelig kom til sagen sagde han at han var blevet kontaktet af Conni Nørregaard fra hovedkontoret som havde sagt til ham at hvis jeg skulle bestride stillingen faglært skibsassistent skulle jeg forhyres på metal søfarts overenskomst. Dette kunne jeg ikke forstå, da jeg mente at aftalen var en anden inden jeg tog hjem, han syntes at jeg skulle ringe til Conni Nørregaard for at snakke med hende om det, jeg kontaktede Conni pr. telefon lige efter.

Jeg fik fat i Conni Nørregaard og spurgte om det var rigtigt at jeg skulle forhyres på en metal overenskomst når nu der lå en aftale imellem DFDS og Sømændenes Forbund på samme stillings område. Conni vidste ikke nok på området så jeg blev stillet om til Lonny Boesgaard som sagde at hvis jeg skulle bestride stillingen som faglært skibsassistent skulle jeg forhyres på metal søfarts hoved overenskomst for faglærte skibsassistenter, jeg sagde at det kunne jeg godt nok ikke forstå da vi også havde en overenskomst på samme område, men hun sagde at det var rederiets politik at hvis jeg ville være faglært skibsassistent blev det på metal søfarts overenskomst, jeg sagde at det var godt nok en forringelse af min frihed/ferie ved at forhyres på den overenskomst. Hun kom frem til at hun gerne ville give et tillæg som [hun] lige ville regne på, som jeg bedte hende om at sende på mail.

Jeg blev ringet op af Lonny Boesgaard omkring d. 1-2. februar hvor hun spurgte om jeg havde læst den mail hun havde sendt mig, jeg sagde at det havde jeg ikke, men ville gøre det med det samme, hvor efter jeg spurgte hvad hyren ville blive som faglært skibsassistent under metal søfarts overenskomst, hvor til hun svarede at stillingen ville hedde faglært skibsassistent under 1 års anciennitet til en hyre på 14.198,- pr. måned plus de 900,- hun ville give i tillæg pr. måned. Og jeg skulle ringe tilbage til Conni Nørregaard hvis det havde min interesse.

Jeg sagde at jeg ville regne lidt på det, og kontakte Conni så hurtigt så muligt. Efter at have regnet frem og tilbage, kom jeg til den konklusion at det ville være en kraftig forringelse af både løn og ferie/frihed i forhold til den overenskomst og stilling som befaren skibsassistent jeg havde i forvejen, efter som jeg ville stige i løn pr. 1. marts samt jeg også havde optjent 5 års anciennitet i rederiet som befaren skibsassistent.

Jeg ringede til Conni og spurgte om det stadig var rederiets politik at jeg skulle forhyres på metal søfarts overenskomst hvis jeg var interesseret i stillingen. Hun svarede at det var det og hvad jeg havde tænkt mig, hvor til jeg sagde at så måtte jeg takke nej til stillingen fordi jeg syntes det var forringelse af det jeg havde i forvejen. Det sagde hun nå til, hvor efter hun sagde at hun ville bestille en ny mand til stillingen med det samme.

Jeg mødte ud d. 8. februar til min normale tørn, hvor jeg vidste at jeg skulle til medarbejder samtale d. 19. februar med Per Severinsen. Under samtalen undskyldte han at jeg ikke fik stillingen som faglært skibsassistent pga. rederiets politik. Jeg må sige at det nu var den bedste samtale jeg har været til i de 5 år jeg har været i DFDS.

Sender en kopi af medarbejder samtalen som bilag, så i kan se hvorfor.”

Den e-mail fra Lonny Boesgaard, som Jesper Taastrup Christensen har henvist til i sin redegørelses pkt. 5, er en e-mail sendt den 1. februar 2006, hvori det hedder:

”Efter samtale med dig omkring ommønstring til anden stilling vil vi hermed tilbyde dig et tillæg på kr. 900,- pr. måned.

Venligst oplys om dette har interesse, da vi ellers snarest skal finde en anden kandidat.”

3.2.3. Memo fra DFDS til Tor Suecia

Den 9. marts 2006 sendte DFDS en meddelelse til besætningen på Tor Suecia. Det hedder i meddelelsen:

”MEMO

Til: Tor Suecia

Meddelelse til besætningen

Jeg er blevet bekendt med, at der fra personaleafdelingen er udsendt en e-mail til skibet med et indhold, der kan opfattes således, at rederiet foretrækker medarbejdere, som er organiseret i bestemte organisationer.

Rederiet tager afstand fra en sådan opfattelse.

Rederiets medarbejdere vælger selv og uafhængigt af Rederiet om og i givet fald hvilken organisation, de ønsker at tilhøre.

Rederiet lægger ikke vægt på organisationstilhørsforhold, men gør for god ordens skyld opmærksom på, at driftsmæssige forhold konkret kan begrunde ansættelse på én overenskomst frem for en anden.”

3.2.4. Særligt om Rederiforeningens inddragelse i sagen

Sagen er som nævnt indbragt for Arbejdsretten ved klageskrift af 7. februar 2006. Det skete med påstand om, at DFDS A/S skal idømmes bod for organisationsfjendtlig adfærd ved at fravælge Sømandsforbundets medlemmer på grund af deres forbundstilknytning.

I den anledning skrev Danmarks Rederiforening i et brev af 9. februar 2006 til Landsorganisationen i Danmark:

”Vi har med stor undren modtaget klageskrift dateret 7. februar 2006 ...

Vor undren skal ses som udtryk for, at der, iflg. vort medlem DFDS A/S, ikke har været afholdt møde mellem Sømændenes Forbund og vort medlem i et forsøg på at løse den opståede uoverensstemmelse, ligesom der ej heller har været afholdt møde på hovedorganisationsniveau mellem Landsorganisationen i Danmark og Danmarks Rederiforening, forud for indbringelse af uoverensstemmelsen for Arbejdsretten, hvilket vi finder højst usædvanligt.

Vi hører gerne Deres bemærkninger hertil.”

Det hedder i LO's svar af 16. februar 2006 bl.a.:

”Som det er rederiforeningen bekendt, er det (fortsat) LO's og forbundets principielle opfattelse, at Danmarks Rederiforening som medlem af DA er omfattet og forpligtet af Hovedaftalen mellem LO og DA også for så vidt angår rederier med skibe registreret i DIS. Såvel Rederiforeningen som DA har indtaget den opfattelse, at Hovedaftalen ikke er gældende.

Som det også er rederiforeningen bekendt, har man for så vidt angår denne uoverensstemmelse valgt gennem en årrække indtil videre og uden præjudice, at behandle uoverensstemmelser vedrørende DIS-skibe uden om DA og Hovedaftalen, således som hævdet af rederiforeningen.

Dette er baggrunden for, at LO ikke har begæret fællesmøde i sagen over for DA.

I overenskomstforholdet mellem Danmarks Rederiforening og Sømændenes Forbund afholdes fællesmøde mellem overenskomtparterne ”på begæring”.

Såvel LO som vores medlemsforbund deltager gerne i et møde om sagen.”

I protokollatet fra det herefter den 13. marts 2006 afholdte fællesmøde hedder det:

”Landsorganisationen i Danmark fastholdt klagen under henvisning til klageskrift af 7. februar 2006 og opfordrede Danmarks Rederiforening til at erkende, at DFDS A/S havde handlet overenskomststridigt, herunder ved ikke at ansætte forbundets medlemmer på vilkår af den mellem Sømændenes Forbund i Danmark og Danmarks Rederiforening indgåede overenskomst. Man opfordrede Danmarks Rederiforening til at pålægge DFDS A/S at ophøre med det overenskomststridige forhold.

I relation til anbringendet om at medlemmer ”fravælges på grund af deres medlemskab” tilkendegav Danmarks Rederiforening, at det som bilag C fremlagte svar af 28. juni 2005 på e-mail fra skibet Tor Suecia af samme dag beklageligvis må opfattes som en organisationsfjendtlig handling.

Rederiet tilkendegav, at rederiet ikke har en politik om at fravælge egnede ansøgere ”på grund af deres medlemskab” af Sømændenes Forbund i Danmark. I tilknytning hertil oplyste rederiet, at det var påtalt overfor den pågældende medarbejder. Rederiet fremlagde et MEMO af 9. marts 2006, der var sendt til kaptajnen på Tor Suecia med henblik på videredistribution til skibets medarbejdere og henvist i øvrigt til Maritimt Personale Cirkulære, senest revideret den 2. december 2002.

Til afslutning af dette spørgsmål tilbød rederiet at betale en bod.

I relation til spørgsmålet om, hvilken overenskomst nyansættelser sker i henhold til, tilbød arbejdsgiversiden uden præjudice at overflytte de medarbejdere på Tor Suecia, der måtte være medlemmer af Sømændenes Forbund i Danmark, til overenskomst med Forbundet, og samtidig tage initiativ til en hurtig fagretlig behandling (faglig voldgift) af spørgsmålet om, hvorvidt rederiet har været berettiget til at ansætte de pågældende i henhold til Metal Søfarts overenskomst som følge af opnåede driftsmæssige fordele. Det oplystes i den forbindelse, at overførsel forudsætter, at Sømændenes Forbund i Danmark oplyser, hvilke personer, det drejer sig om, idet DFDS A/S ikke er i besiddelse af oplysninger om de ansattes tilhørsforhold til faglige organisationer.

LO opretholdt klagen til Arbejdsretten og forbeholdt sig at gøre organisationsansvar gældende grundet manglende ubetinget pålæg.”

I det Maritimt Personale Cirkulære, der er henvist til i protokollatet fra fællesmødet, hedder det bl.a.:

”Organisatoriske, politiske og religiøse tilhørsforhold

I Danmark er der forenings- og religionsfrihed.

DFDS vil ikke på nogen måde anfægte denne friheds ret.

Specielt om organisatorisk tilhørsforhold skal understreges, at hverken selskabets arbejdsgiver organisation – Danmarks rederiforening – eller selskabet, har indgået nogen form for eksklusivaftale med nogen lønmodtagerorganisation, dvs. forpligtelse til kun at beskæftige en bestemt organisations medlemmer inden for et overenskomstområde.

...”

Efter fællesmødet blev der til Arbejdsretten indgivet et kontinuationsklageskrift af 22. marts 2006 med påstand om, at Danmarks Rederiforening skal idømmes bod for meddelagtighed i overenskomstbrud. Det hedder i kontinuationsklageskriftet bl.a.:

”Trods opfordring hertil på fællesmøde ønskede Danmarks Rederiforening ikke at afgive et pålæg til DFDS om, at ansættelse af forbundets medlemmer skulle ske på vilkår af den mellem Sømændenes Forbund og Danmarks Rederiforening indgåede overenskomst.

Tværtimod tilsluttede Danmark Rederiforening sig DFDS’ opfattelse af ”at driftsmæssige forhold konkret kan begrunde ansættelse på én overenskomst frem for en anden ...”.

3.3. Præcisering af uoverensstemmelsen under sagens forberedelse

Det hedder i indklagedes svarskrift af 12. april 2006 bl.a.:

”Danmarks Rederiforening er enig i, at administrationen af de to rivaliserende forbunds overenskomster som udgangspunkt skal ske således, at skibsassistenter ansættes i henhold til overenskomsten med det forbund, de er medlem af. Imidlertid er situationen en anden, såfremt driftsmæssige forhold bevirker, at anvendelsen af begge overenskomster på samme funktioner eller på samme skib ikke kan lade sig gøre, idet det reelt vil indebære, at rederiet derved afskæres fra at udnytte den fleksibilitet, der kun ligger i den ene overenskomst (Metal-overenskomsten). Det kan fx være tilfældet, hvor arbejdet driftsmæssigt udføres efter vagtplaner, der kun er mulige i henhold til overenskomsten med Metal Søfart, jf. de forskellige regler for tilrettelæggelse af vagt ... Sømandsforbundets overenskomst indeholder endvidere, i modsætning til overenskomsten med Metal Søfart, en række begrænsninger med hensyn til, hvilket arbejde der kan udføres og hvornår.”

Hertil har klager i replik af 16. maj 2006 anført:

”Rederiforeningens fastholdelse af, at rederierne kan fravælge overenskomsten med Sømændenes Forbund ved beskæftigelse af forbundets medlemmer, er i åbenlys modstrid med almindelige arbejdsretlige principper, således som de bl.a. kom til udtryk i Arbejdsrettens dom af 4. oktober 1990 i sag nr. 90.033 (AT 1990, side 140) mellem Sømændenes Forbund og Danmarks Rederiforening:

” ...

Hvor en arbejdsgiver er bundet af to forskellige overenskomster vedrørende samme arbejde, er det vel udgangspunktet, at den for arbejdstageren gunstigste overenskomst skal anvendes. Dette kan imidlertid ikke gælde i det foreliggende tilfælde, hvor der igennem lang tid har foreligget forskellige overenskomster med to konkurrerende forbund. I et sådant tilfælde må arbejdsgiveren kunne ansætte folk i henhold til den overenskomst, som er indgået med det forbund, hvoraf de ansatte er medlemmer, selv om denne måtte indeholde nogle vilkår, som er ringere end tilsvarende vilkår i den overenskomst, som er indgået med det andet forbund. Hvert forbund må antages at have forhandlet sig til det resultat, som det samlet har fundet bedst stemmende med sine medlemmers interesser.

...

Der vil af de overfor anførte grunde intet være til hinder for, at rederiet indgår hyrekontrakt med medlemmer af Metal Søfart i henhold til dette forbunds overenskomst. Derimod vil klagerens [Sø-

mændenes Forbund] overenskomst være til hinder for, at rederiet kan indgå hyrekontrakt med sømandsforbundets medlemmer i henhold til overenskomsten med Metal Søfart om arbejde, der er omfattet af begge overenskomster ...”

Det hedder videre om arbejdet på Tor Suecia i indklagedes svarskrift:

”Efter fællesmødet har Danmarks Rederiforening konstateret, at den konkrete planlægning af arbejdet ombord på Tor Suecia ikke fuldt tilstrækkeligt tilsiger anvendelse af alene overenskomsten med Metal Søfart. Danmarks Rederiforening har herefter pålagt DFDS A/S at anvende begge overenskomster, således som rederiet i øvrigt praktiserer det på et antal andre skibe.”

Om arbejdet på Crown of Scandinavia hedder det i svarskriftet:

”I maskin- og vedligeholdelsesafdelingen på m.s. Crown of Scandinavia har man siden 2001, hvor man lokalt blev enige med de under overenskomsten med Metal Søfart ansatte medarbejdere, praktiseret et arbejdsprogram, der fungerer og løber over alle ugens dage, og herunder også lørdage og søn- og helligdage. Forslaget om denne arbejdsplanlægning, der blev udarbejdet på foranledning af og i samråd med de ombordværende motormænd, blev motiveret med at være ”et betydeligt bedre arbejdsmonter, hvilket medfører en bedre trivsel for vore motormænd”. Denne arbejdstilrettelæggelse, der fra 1. september 2004 har været i overensstemmelse med hovedoverenskomsten med Metal Søfart er klart driftsmæssigt begrundet, og kan ikke etableres i henhold til overenskomsten med Sømændenes Forbund, hvilket er baggrunden for at rederiet tilbød Jesper Taastrup Christensen ansættelse på vilkår i henhold til overenskomsten med Metal Søfart.

I modsætning til Tor Suecia er anvendelsen af alene overenskomsten med Metal Søfart for arbejdet i maskinen på m.s. Crown of Scandinavia således klart driftsmæssigt begrundet.”

Ved klagers processkrift af 16. maj 2006 blev indklagede opfordret til at konkretisere og dokumentere de driftsmæssige årsager, der efter indklagedes opfattelse – bortset fra ved beskæftigelse på

skibet Tor Suecia – hjemler rederiets adgang til at tilsidesætte Sømandsforbundets overenskomst ved beskæftigelse af forbundets medlemmer.

I den anledning anførte indklagede i duplik af 6. juni 2006 bl.a.:

”Til illustration af de problemer der kan opstå med hensyn til arbejdstilrettelæggelse fremlægges som bilag 6 vagtplan for m.s. Pearl of Scandinavia og som bilag 7 brev af 6. juli 2005 fra Sømændenes forbund, hvor forbundet rejser indsigelse overfor en vagtplanlægning – ”MM-vagten” der ikke er mulig i henhold til overenskomsten med dette forbund (§ 4, stk. 6 – reglen om mønstret for treskiftet vagt), men som kan etableres i henhold til overenskomsten med Metal Søfart. Det er indlysende, at tilrettelæggelsen [af] vagtplaner bliver mere end vanskelig, hvis enkelte medarbejdere ikke kan indgå i det vagtskema, som er gældende for flertallet.”

I det omtalte bilag 6, der er en vagtplan for m.s. Pearl of Scandinavia, og hvor MM-vagten er angivet for tidsrummet 0400 - 0800, hedder det bl.a.:

”...

AM-aftenvagt mask ...

DM=Dagmand mask ...

0400-0800	0830-1200	1300-1500	1530-1700	
-----------	-----------	-----------	-----------	--

mask

MM=Morgenvagt

...”

I det omtalte bilag 7, der er Sømændenes Forbunds brev af 6. juli 2005 til DFDS, hedder det bl.a.:

”Vi er blevet forevist vedlagte vagtskema fra ”Pearl of Scandinavia” og har konstateret, at den planlagte 4-8 vagt (MM vagten) ikke er i overensstemmelse med den i overenskomsten § 4, stk. 6 omtalte 3-skiftede vagt.

Vi skal derfor anmode om, at den pågældende vagtplan revideres, således at den er i overensstemmelse med overenskomstens ordlyd.”

I replikken har klager oplyst følgende om et antal medlemmer af Sømandsforbundet beskæftiget hos DFDS på vilkår af Metal Søfarts overenskomst:

”Forbundets medlem Per Petterson ... blev ansat i oktober 2004 om bord på Tor Suecia og blev efterfølgende omrokeret til Tor Britannia. Han var og er fortsat ansat på vilkår af Metal Søfarts overenskomst, uagtet han gentagne gange har rettet henvendelse til skibsledelsen om overflytning til sømandsforbundets overenskomst. Såvel skibets fører som den daglige leder om bord på Tor Britannia har henvist til, at de ifølge besked fra rederiet ikke kunne overføre dem til sømandsforbundets overenskomst.

... Alex Boesen ... var beskæftiget på Tor Suecia indtil december 2004. Han blev aflønnet i henhold til Metal Søfarts overenskomst, uagtet han var og er medlem af sømandsforbundet.

... Magnus Boka ... er beskæftiget på Pearl of Scandinavia, blev overflyttet til Metal Søfarts overenskomst, uagtet han var medlem af sømandsforbundet, og uagtet han har protesteret mod, at han ikke længere aflønnes i henhold til overenskomsten med sømandsforbundet.”

4. **Forklaringer**

Søren Sørensen har forklaret bl.a., at han siden 1995 har været formand for Sømændenes Forbund i Danmark.

Indklagedes beskrivelse i processkrift af 6. juni 2006 af de væsentligste forskelle mellem Rederiforeningens overenskomst med henholdsvis Sømændenes Forbund i Danmark og Metal Søfart med hensyn til arbejdstilrettelæggelse stemmer overens med hans opfattelse af forskellene mellem de to overenskomster. Han har lavet beregningen af lønforskellen mellem de to overenskomster på baggrund af konkrete forhold. Beregningerne er ikke et 100 % regnskab, men udtryk for, hvordan det

har udviklet sig. Om man tjener mest, hvis man er aflønnet efter den ene eller den anden overenskomst, afhænger af, om arbejdsgiver betaler tillæg. I hans beregninger af lønforskellene er der ikke medtaget personlige tillæg.

Tor Suecia er et fragtskib, mens de andre skibe er passagerskibe. Skibene har alle de samme arbejdsområder, og der er ingen væsentlige forskelle mellem skibsassistenternes funktioner om bord på et fragtskib og et passagerskib. Selve skibsdriften er den samme, uanset om det er et fragtskib eller et passagerskib, men der kan f.eks. være mere rengøringsarbejde og nogle andre arbejdsfunktioner på dækket på et passagerskib.

Magnus Boka har været organiseret i forbundet siden 1990, og han var indkaldt til domsforhandlingen for at afgive forklaring, men er ikke mødt. Han har telefonisk oplyst, at han har følt sig presset til at arbejde efter Metal-overenskomsten og efter det lagte pres har meldt sig ind hos Metal Søfart.

Artiklen i medlemsbladet "Ny Tid" er skrevet af faglig sekretær Morten Bach. Indholdet i artiklen er Morten Bachs personlige betragtninger. Forbundet opfattede det som en tom trussel, at rederne i fremtiden ville foretrække brug af Metal Søfarts medlemmer om bord på skibene. Forbundet har derfor ikke reageret før denne sag, og der har ikke tidligere været noget problem. Den enkelte sømand kan selv vælge, hvilken overenskomst pågældende vil ansættes på – det kan arbejdsgiversiden ikke.

Ved 3-skiftet vagt (4 timers arbejde, 8 timers fri, osv.) sikres, at arbejdsdagen kun er 8 timer. I vagtskemaet for Pearl of Scandinavia var der ikke taget højde for dette 3-skift, men det vendte man tilbage til. Efter Nordsøaftalen fra 2004 havde man stadig 3-skiftet vagt. Det har tidligere fungeret, og det er ikke et argument for ikke at kunne få driften til at fungere. Efter brevet i 2005 blev planen da også rettet, så kravet blev opfyldt.

Jesper Taastrup Christensen har vedstået sin redegørelse om hændelsesforløbet angående stillingen som faglært skibsassistent på Crown of Scandinavia. Han har forklaret bl.a., at han blev uddannet til skibsmekaniker under sin ansættelse i DFDS. Han var på skole sammen med andre ansatte i DFDS, og da de var færdiguddannede forventede de selv, at de med tiden kunne få ansættelse i stillinger som faglærte skibsassistenter. Han fik ikke oplyst, at det indebar ansættelse på en anden overenskomst, hvis han skulle ansættes i en stilling som faglært.

Sean Per Lund har forklaret bl.a., at han ligesom Jesper Taastrup Christensen har været på skole og er uddannet faglært skibsassistent. De fik at vide, at der var udsigt til højere løn.

Han har ikke fået højere løn som følge af, at han er blevet faglært. Han har kun kendskab til, at Bøesen og én til, der er gået over på Metal-overenskomsten, har fået mere i løn efter endt uddannelse.

Morten H. Gammelholm har forklaret bl.a., at han har været ansat på Crown of Scandinavia siden 2001 og været tillidsrepræsentant siden 1. januar 2003. Der har været en del nyansættelser, og det har, hvis de ikke er kommet fra et andet skib, været ansættelser på Metal-overenskomsten.

Tom Møller har forklaret bl.a., at han har været ansat i DFDS siden 1979. Han er kontorchef i personalekontoret og beskæftiget med bl.a. overenskomster.

DFDS har to hovedområder; passagerrederi og fragtskibsrederi. Passageraktiviteterne varetages af DFDS Seaways, som sejler på ruterne til Oslo og England. Antallet af ansatte i DFDS Seaways er sæsonbetonet, men udgør maksimalt 1.000 - 1.200 ansatte. Der er ca. 30 skibsassistenter pr. passagerskib og i alt ca. 120 medlemmer af Metal Søfart eller Sømændenes Forbund. Til at varetage fragtaktiviteterne har DFDS for tiden 8 skibe. Der er typisk 5 søfolk om bord på hvert skib – på et enkelt dog 10. Tor Suecia, der blev omtalt på fællesmødet den 13. marts 2006, er et fragtskib.

Conni Nørugaards arbejdsopgave var bl.a. at disponere de menige. Det var hende, skibene kontaktede, når de manglede folk, og så skaffede hun dem. Hun havde ingen ledelsesmæssige funktioner.

Rederiet vil ikke kun have faglærte om bord på skibene eller folk fra Metal. Det var imidlertid besluttet kun at anvende Metal-overenskomsten på Tor Suecia, fordi der er stor forskel mellem overenskomsterne med hensyn til tillæg og arbejdstid. Det giver anledning til endeløse messediskussioner med folk under to overenskomster, og derfor har man prøvet kun at have én overenskomst. Der var ikke truffet en sådan beslutning for andre skibe end Tor Suecia. Rederiet havde overtaget Tor Suecia i 2004. Til de andre skibe, der har en længere historie i rederiet, beskæftiges der medlemmer fra begge forbund. Rederiet går absolut ikke op i, hvilket forbund medarbejderne er medlem af, og det blander rederiet sig overhovedet ikke i. Der blev sendt besked til Tor Suecia den 9. marts 2006, så snart det var gået op for dem, at der var opstået disse misforståelser. Han ved ikke, om der alene er medarbejdere på Metal-overenskomsten på Tor Suecia i dag. De foretrækker at have folk fra Metal i maskinen, fordi deres fleksibilitet er større. Han mener, at der – på andre skibe end passagerskibene – er 3 af de faglærte medarbejdere, der er ansat på Sømandsforbundets overenskomst. Det er rigtigt, at det bare er et betalingsspørgsmål at få lavet det samme arbejde under Sømændenes overenskomst.

Vagtskemaet for Pearl of Scandinavia, som Sømandsforbundet ankede over, var lavet for at optimere driften i maskinen. Skemaet er ikke tilrettelagt som det traditionelle vagtskema, men efter Metal-overenskomsten. Fleksibiliteten i maskinen er størst i Metal-overenskomsten. Det betyder, at vagter

kan tilrettelægges frit, hvilket er til fordel for såvel medarbejdere som rederiet. Fordelen for medarbejderne er, at de kan arbejde flere timer om bord på skibet. Der er dog hviletidsbestemmelser, som skal overholdes. Det er ikke muligt at oprette et sådant vagtskema med andre overenskomster. Hvis blot én af medarbejderne er ansat på den anden overenskomst, så falder hele korthuset sammen.

På Crown of Scandinavia forsøger man også at køre så fleksibelt så muligt. Der er 3 - 5 mand på vagt ad gangen og i alt 20 til at deles om det. Det har været en tradition tilbage fra før 2004, at man tilrettelægger arbejdstiden over alle uges dage. For sømænd gælder Nordsøaftalen med Sømandsforbundet, som er til hinder for den optimale fleksibilitet.

Efteruddannelsesspørgsmålet handlede om at opkvalificere rederiets medarbejdere, så folk kunne arbejde både på dæk og i maskinen. Der blev lavet en uddannelsesaftale med hver enkelt medarbejder, der skulle efteruddannes. Metal-folk kunne blive omskolet på 10 uger, mens matroser tog 3 - 3½ år. Uddannelsen vekslede mellem skole og praktik. Der var ikke givet løfte om bestemte stillinger eller stillinger som faglærte efter endt uddannelse. Når de havde afsluttet uddannelsen, kunne de komme tilbage til deres hidtidige stillinger som befarne skibsassistenter.

Han har ikke sagt noget om, at Jesper Taastrup Christensen skulle skifte forbund. Jesper Taastrup Christensen skulle ansættes på Metal-overenskomsten, fordi det var nødvendigt af hensyn til arbejdstilrettelæggelsen. Hvis han ikke var ansat på Metal-overenskomsten ville det ødelægge fleksibiliteten. Jesper Taastrup Christensen arbejder såvel på dækket som i maskinen, men ikke som faglært. Hvis Jesper Taastrup Christensen fortrinsvis arbejder i maskinen, må det være som ufaglært. Der er ikke givet løfte om ansættelse som faglært.

Alex Boesen blev ansat som afløser i 2004 som befaren skibsassistent på Sømandsforbundets overenskomst. Efterfølgende blev han fastansat på Metal-overenskomsten og beskæftiget på Tor Suecia i forbindelse med, at rederiet startede driften af dette skib op. Per Petterson blev ansat i maj 2003 og har aldrig været beskæftiget på Sømandsforbundets overenskomst. Han er ikke bekendt med, at Petterson ønskede sig overflyttet til Sømandsforbundets overenskomst. Magnus Boka blev ansat i 1999 som motormand på Metal-overenskomsten og har i hele perioden været på Metal-overenskomsten. Boka fik en uddannelsesaftale med rederiet om uddannelse som skibsmekaniker. Han var ikke før denne sag bekendt med, at Boka var medlem af Sømandsforbundet, og at Boka ønskede sig overflyttet til Sømandsforbundets overenskomst. Han har ikke kendskab til, at Boka skulle være blevet truet, og rederiet har i hvert fald aldrig haft fat i ham.

Der er flere elementer, der kan være årsag til den udvikling af antallet af beskæftigede medarbejdere under henholdsvis Metal-overenskomsten og overenskomsten med Sømandsforbundet, der er opregnet i notatet herom. Det samlede antal medarbejdere, som der er brug for på skibene, er lavere,

end da man havde brug for en traditionel besætning. Et andet moment er, at uddannelsesprogrammet for befarnes skibsassistenter sluttede i 2004-2005, hvorefter der ikke længere var brug for de medarbejdere, der havde været ansat som afløsere, mens medarbejderne under uddannelse var på skole. Der var tale om måske 30 afløsere, som forlod rederiet. I opgørelsen af hyredage indgik også de dage, hvor medarbejdere var på skole. Yderligere et moment var, at rederiet har et hold af håndværkere, som tager ud til skibene og foretager reparationer. Dette hold er blevet mindre, fordi der er kommet flere faglærte på skibene, som selv kan lave reparationer om bord på skibene.

Der er ikke i alle tilfælde forskel på størrelsen af hyren efter Metal-overenskomsten og Sømandsforbundets overenskomst. I beregningen af lønforskellene mellem de to overenskomster for de to medlemmer af Sømandsforbundet, Alex Boesen og Magnus Boka, er der ikke medtaget funktions-tillæg og personlige tillæg, som Metal-overenskomsten indeholder. Det er ikke entydigt Metal-overenskomsten, der er billigst; der er mange ting, der spiller ind i den konkrete situation for, om den ene eller anden overenskomst er billigst.

Rederiet disponerer i almindelighed helt selvstændigt ved anvendelsen og forståelsen af overenskomster. Kun når der opstår problemer, bliver Rederiforeningen spurgt, men der var ikke spørgsmål i denne sag. Rederiforeningen blev involveret i sagen, da den opstod ved, at den var indbragt for Arbejdsretten. Han har ikke haft forudgående drøftelser med Rederiforeningen; kun i forbindelse med skriftvekslingen i nærværende sag, men ellers ikke. Han deltog heller ikke i fællesmødet.

Jesper Taastrup Christensen har herefter supplerende forklaret, at han er ansat i maskinen på skibet. Han varetager forfaldende arbejde lige fra svejsning til vedligeholdelse og rengøring i maskinrum. Han er ansat som ufaglært i maskinen, men han laver nøjagtig det samme som de faglærte. Før han fik sin uddannelse, var han på dækket. I sin praktikperiode var han i maskinen. Hans grundhyre er lavere, og han tjener mindre end de faglærte.

Pia Voss har forklaret bl.a., at hun er underdirektør i Danmarks Rederiforening. Hun har været ansat i Rederiforeningen siden 1997 og været underdirektør siden 2000. Hun er beskæftiget med alt inden for det ansættelsesretlige område.

Hun hørte om sagen, da hun modtog klageskrift fra LO. Hun blev forundret over, at Rederiforeningen ikke havde hørt om sagen tidligere, og det var helt usædvanligt, at man ikke havde drøftet sagen, inden der blev indgivet klageskrift. Hun har aldrig tidligere været ude for, at første møde i en sag er i Arbejdsretten.

Hun deltog ikke i fællesmødet den 13. marts 2006. Hun havde haft kontakt med rederiet og havde set e-mailen af 28. juni 2005. Hun opfattede klageskriftet som en sag om Tor Suecia. Hun drøftede det ikke længe med rederiet, idet de selv var opsat på at løse problemet. De var enige om at afslutte sagen på fællesmødet. Man erkendte på fællesmødet, at e-mailen af 28. juni 2005 måtte opfattes som en organisationsfjendtlig handling, og tilbød at betale bod, men arbejdstagersiden ville have mere og ville ikke slutte sagen. På fællesmødet blev det klart, at Sømandsforbundet mente, at det var overenskomststridigt at ansætte Sømandsforbundets medlemmer på Metal-overenskomsten. Dette var noget helt nyt, som pludselig kom op på fællesmødet. De foreslog, at det blev udskilt til hurtigt afgørelse ved voldgift, og rederiet tilbød uden præjudice at overflytte de medarbejdere, der måtte oplyse at være medlemmer af Sømandsforbundet, til overenskomsten med forbundet, hvis medarbejderne ønskede sig overført. Voldgiftssagen skulle angå spørgsmålet om driftsmæssige årsager/forhold på Tor Suecia, som gjorde, at man ansatte Sømandsforbundets medlemmer på Metal-overenskomsten.

DFDS har ikke støttet sig til Rederiforeningen, inden denne sag opstod. Hun er enig i Tom Møllers forklaring om kontakten mellem rederiet og Rederiforeningen. Efter fællesmødet har hun haft tæt kontakt til personaledirektøren i DFDS, og de har set på forholdene på Tor Suecia. Det er hendes opfattelse, at der ikke er begrundelse for kun at anvende én overenskomst på dette skib. Derfor er DFDS blevet pålagt at bruge begge overenskomster på Tor Suecia. Derudover er de ansatte blevet tilbudt at blive overflyttet til anden overenskomst i et forsøg på at løse sagen. Hun ved ikke, om rederiet har fulgt Rederiforeningens pålæg vedrørende Tor Suecia, men det ville ligne rederiet meget dårligt, hvis de ikke skulle have fulgt Rederiforeningens pålæg. Hun er ikke blevet spurgt vedrørende forholdene på Crown of Scandinavia eller Pearl of Scandinavia.

Arbejdstiden er ét af de forhold, der gør de to overenskomster meget forskellige. Forholdene om arbejdstiden er beskrevet meget detaljeret i Sømandsforbundets overenskomst i modsætning til Metal-overenskomsten. En anden ting er mulighederne for optjening af frihed. I Metal-overenskomsten er der mulighed for en fleksibel tilrettelæggelse. For at kunne bruge denne mulighed forudsætter det, at alle medarbejderne er på denne overenskomst. Ved rederiansættelse er man også ansat, når man holder fri, mens man som skibsansat kun er ansat, når man er på skibet. I forbindelse med overenskomstindgåelsen blev det gjort klart for Sømandsforbundet, at der herefter var endnu større forskel på de to overenskomster. Det er ikke til at sige, hvilken overenskomst der er billigst; det afhænger af det faglige område, funktionstillæg mv. Det er imidlertid Metals overenskomst, som giver fleksibiliteten – en fordel, arbejdsgiversiden har forhandlet sig frem til og må have mulighed for at udnytte.

Efter Rederiforeningens opfattelse er udgangspunktet, at arbejdstageren skal kunne vælge overenskomst, men forudsætningen er, at det også driftsmæssigt hænger sammen. Hvis man i alle tilfælde følger arbejdstagerens ønske om overenskomst, kan man godt glemme fleksibiliteten og hensynet til arbejdstilrettelæggelse i danske skibe. Det har ikke noget at gøre med, hvilket forbund medarbejderne er medlem af, men det er afhængig af overenskomsten. Hendes råd ved ansættelse er, at arbejdstageren selv må vælge overenskomst. Allerede i dag er de to overenskomster vidt forskellige,

og de vil ikke afskære sig fra at bruge fleksibiliteten i Metal-overenskomsten. Rederiforeningens rådgivning er, at der skal være saglig grund til at fravige hovedreglen om, at arbejdstageren kan vælge. Rederiforeningens vurdering er i nøje overensstemmelse med Arbejdsrettens bedømmelse i Faddersbøl-sagen, Arbejdsrettens dom af 12. oktober 1988 i sag nr. 1987.465, Sømændenes Forbund i Danmark mod Dansk Arbejdsgiverforening for Danmarks Rederiforening for Rederiet H. H. Faddersbøl (AT 1988 s. 110).

5. Parternes argumentation

Klager har anført, at det forhold, at der foreligger to overenskomster, som dækker det samme arbejde, og som er indgået med forskellige forbund, ikke giver arbejdsgiver frihed til at vælge den overenskomst, som arbejdsgiver synes bedst om, fordi den er billigst, mest fleksibel eller i øvrigt fordelagtig. Tværtimod skal arbejdsgiver – i hvert fald som hovedregel – vælge den overenskomst, som er mest fordelagtig for lønmodtageren, jf. Per Jacobsen: Kollektiv arbejdsret (5. udg. 1994) s. 104 og Jens Kristiansen: Den kollektive arbejdsret (1. udg. 2004) s. 205.

Den undtagelse, som i overensstemmelse med Arbejdsrettens dom af 4. oktober 1990 i sag nr. 90.033 (AT 1990 s. 140) gælder for den parallelle dækning af samme arbejde under Metal Søfarts overenskomst og Sømandsforbundets overenskomst, giver heller ikke arbejdsgiver frit valg. Det er tværtimod – uden forbehold – i dommen fastslået, at det er i strid med Sømandsforbundets overenskomst, hvis et rederi ansætter et medlem af Sømandsforbundet i henhold til Metal Søfarts overenskomst dækkende det samme arbejde, eller hvis rederiet betinger hyre af et medlem af Sømandsforbundet af udmeldelse. Som anført i Ole Hasselbalch: Kollektivarbejdsretten (2. udg. 1999) s. 30 ”kan hvert forbund, uanset de har accepteret hinanden på området, ubetinget gøre sin overenskomst gældende i relation til *egne* medlemmer, for så vidt medlemskabet var arbejdsgiveren bekendt”.

Klager har særligt til støtte for påstand 1 anført, at DFDS har gjort sig skyldig i groft overenskomstbrud, herunder organisationsfjendtlig adfærd, ved at beskæftige, henholdsvis tilbyde beskæftigelse til medlemmer af Sømændenes Forbund som skibsassistenter uden iagttagelse af den mellem Danmarks Rederiforening og Sømændenes Forbund gældende overenskomst. DFDS har helt bevidst valgt Sømandsoverenskomsten fra, og de medlemmer af Sømandsforbundet, der ikke vil gå over til Metal, bliver som Jesper Taastrup Christensen og Magnus Boka straffet ved ikke at blive ansat til det kvalificerede arbejde, de kan bestride.

Sømændenes Forbund har fået flere indberetninger fra medlemmer, som rederiet, uanset medlemskabet, tilbyder ansættelse på vilkår af rederiets overenskomst med Metal Søfart. Der foretages en bevidst tilsidesættelse af Sømandsforbundets overenskomst, uanset positivt kendskab til den ansattes organisationsmæssige tilhørsforhold til Sømændenes Forbund. Dette er bl.a. dokumenteret ved den redegørelse, som er udarbejdet af forbundets medlem Jesper Taastrup Christensen, om forløbet i forbindelse med rederiets tilbud til ham om ansættelse som faglært skibsassistent, og rederiets e-

mail af 1. februar 2006 til Jesper Taastrup Christensen, hvorefter rederiet vægrede sig mod at beskæftige forbundets medlem på vilkår af den mellem parterne gældende overenskomst.

DFDS omgår ikke alene overenskomsten med Sømandsforbundet, men har tillige i et vist omfang søgt at undgå beskæftigelse af forbundets medlemmer, jf. mailkorrespondancen af 28. juni 2005 mellem Conni Nørgaard i rederiets personaleafdeling og overstyrmand på Tor Suecia, Visti Iversen.

Klagers påstande er yderligere dokumenteret ved redegørelsen for konkrete eksempler på ansatte, der er og har været medlemmer af Sømandsforbundet under hele deres beskæftigelse i rederiet: Per Petterson, Alex Boesen og Magnus Boka. Det må lægges til grund, at rederiet vidste, at de pågældende medarbejdere var medlem af Sømandsforbundet, og at rederiet helt bevidst valgte at ansætte de pågældende i henhold til Metal Søfarts overenskomst med Rederiforeningen. Tom Møllers forklaring om at samle ansatte på samme overenskomst er en erkendelse af en klart overenskomststridig praksis.

Hertil kommer Thomas Andersen, Henrik Ibsen, Sean-Per Lund, Morten Pedersen, Benny Revsbæk og Morten Sørensen, der på trods af deres efteruddannelse til faglærte skibsassistenter, jf. aftale mellem DFDS og Sømændenes Forbund om tilbud til rederiansatte matroser og skibsassistenter om uddannelse til skibsmekaniker, fortsat er påmønstret skibene som befarne skibsassistenter frem for som faglærte skibsassistenter – angiveligt grundet rederiets politik om kun at forhyre som faglært skibsassistent på vilkår af Metal Søfarts overenskomst.

De overenskomststridige forhold har tilsyneladende stået på gennem længere tid, særligt siden overenskomstfornyelsen i foråret 2004, og har omfattet beskæftigelse på en række af rederiets skibe. Fravalget af forbundets overenskomst og forbundets medlemmer synes at have tidsmæssig sammenhæng med, at Rederiforeningen under overenskomstfornyelserne i henholdsvis 2000 og 2004 fik gennemført nogle ændringer i overenskomsterne med Metal Søfart, som man forgæves også søgte gennemført i overenskomstforholdet med Sømændenes Forbund. DFDS' påberåbelse af bl.a. færre begrænsninger i arbejdstidstilrettelæggelsen i Metal Søfarts overenskomst i forhold til Sømandsforbundets overenskomst fritager ikke rederiet fra dettes overenskomstmæssige forpligtelse til at beskæftige forbundets medlemmer på de i Sømands-overenskomsten aftalte vilkår.

Da der er tale om en omfattende og bevidst tilsidesættelse af forbundets overenskomst, herunder underbetaling mv. af forbundets medlemmer, samt en organisationsfjendtlig handling, skal DFDS betale en skærpet bod, der bør fastsættes til 1 mio. kr., jf. herved Arbejdsrettens dom af 8. maj 2000 i sag nr. 1999.600 (Danmarks Radio-sag, AT 2000 s. 48) – en sag, som i nogen grad minder om den foreliggende sag.

Til støtte for påstand 2 har klager særligt anført, at Danmarks Rederiforening er delagtig i rederiets overenskomstbrud, idet Rederiforeningen – trods opfordring hertil på fællesmøde – ikke ønskede at afgive et pålæg til DFDS om, at ansættelse af forbundets medlemmer skal ske på vilkår af den mellem Sømændenes Forbund og Danmarks Rederiforening indgåede overenskomst. Dette blev afvist af Rederiforeningen, der tværtimod gav udtryk for den opfattelse, at det ikke er overenskomststridigt at fravælge overenskomsten til fordel for en anden overenskomst (in casu overenskomsten med Metal Søfart), dersom det af ”driftsmæssige årsager” er billigere.

Danmarks Rederiforening har fastholdt denne opfattelse også efter fællesmødet, idet man dog nu erkender, at beskæftigelsen af forbundets medlemmer på Tor Suecia uden iagttagelse af forbundets overenskomst er overenskomststridig.

Hertil kommer, at Rederiforeningen i Sømandsforbundets medlemsblad er citeret for en udtalelse under de daværende overenskomstforhandlinger i 2000 om, ”at såfremt vi ikke tiltrådte ”Metalaftalen” kunne vi godt se i øjnene, at rederne for fremtiden ville gøre brug af Metal Søfarts medlemmer om bord på skibene, da disse jo ville være billigere end søfolk, der var medlemmer af Sømændenes Forbund”.

Det rum, som Rederiforeningen forsøger at skabe for at bruge en anden overenskomst, er ikke begrundet i hverken teoretiske eller praktiske situationer. Det kan lade sig gøre at tilrettelægge arbejdet med begge overenskomster. Det er ikke arbejdstagerens problem, når arbejdsgiveren har indgået to overenskomster. Arbejdsrettens dom af 29. april 1991 i sag nr. 90.240 (AT 1991 s. 61) er ikke relevant, da sagen ikke drejede sig om, hvorvidt der forelå driftsmæssige grunde for at have én eller flere overenskomster.

Danmarks Rederiforening bør betale en bod på 3 mio. kr. Rederiforeningen er hovedsynderen, som skulle have retledet DFDS. Om udmåling af bodens størrelse henvises til Arbejdsrettens dom af 27. marts 1996 i sag nr. 95.221 m.fl. (Ribus-sagerne, AT 1995 s. 57).

Indklagede har anført, at der for det enkelte rederi kan være legitime driftsmæssige grunde til at tilrettelægge arbejdet inden for rammerne af Metal-overenskomsten, hvilket kan indebære, at anvendelsen af overenskomsten med Sømændenes Forbund i Danmark ikke er mulig. I sådanne tilfælde er det berettiget at tilbyde medlemmer af Sømændenes Forbund ansættelse i henhold til Metal-overenskomsten. Dette er ikke i strid med Arbejdsrettens dom i sag nr. 90.033 (AT 1990 s. 140). Når det i denne dom udtales, at Sømændenes Forbunds overenskomst vil ”være til hinder for, at rederiet kan indgå hyrekontrakt med sømandsforbundets medlemmer i henhold til overenskomsten med Metal Søfart om arbejde, der er omfattet af begge overenskomster” skal dette læses med den reservation, at det pågældende arbejde også kan udføres under den arbejdstilrettelæggelse, der er gældende på arbejdspladsen. Dette er klart udtrykt i Arbejdsrettens dom af 12. oktober 1988 i sag nr. 87.465 (AT 1988 s. 100) og dom af 29. april 1991 i sag nr. 90.240 (AT 1991 s. 61), hvor hen-

holdsvis ansættelsesformen og arbejdstidstilrettelæggelsen gjorde det legitimt at anvende den med et andet forbund lovligt indgåede overenskomst, i henhold til hvilken ansættelsesformen henholdsvis arbejdstidstilrettelæggelsen var aftalt.

Forløbet med ændringen af vagtplanen om bord på Pearl of Scandinavia efter, at Sømandsforbundet havde rettet henvendelse til rederiet og gjort indsigelse mod vagtplanen, illustrerer, at vagtplanen efter Metal-overenskomsten kan tilrettelægges mere fleksibelt. Det kan ikke lade sig gøre at bruge begge overenskomster samtidig, hvis Sømandsforbundets overenskomst skal iagttages. Det fører til, at – hvis man følger klagers påstand – så er arbejdsplanen ikke holdbar. Muligheden for at bruge Metal-overenskomsten udelukkes ved ansættelse af blot én medarbejder på Sømandsforbundets overenskomst. Det er indlysende, at en fornuftig driftsmæssig tilrettelæggelse af vagtplaner bliver umuliggjort, hvis nogle af medarbejderne ikke kan indgå i det vagtskema, som er gældende for flertallet. Hensynet til arbejdstilrettelæggelsen er legitimt og lovligt. Der er ikke tale om, at der er frit valg, men i det omfang der er planlægningsmæssige og driftsmæssige hensyn, kan der frit vælges. Når der foreligger saglige grunde, og der ikke vælges vilkårligt, kan rederiet vælge overenskomsten.

Sømandsforbundet blev i forbindelse med overenskomstforhandlingerne gjort opmærksom på, at man ønskede at anvende den fleksibilitet, der var aftalt under Metal-overenskomsten. Det stod så klart for Sømandsforbundet, at forbundet valgte at orientere medlemmerne i Ny Tid i 2000. Forbundet har været helt på det rene med, at forskelle mellem de to overenskomster kunne få betydning for den konkrete anvendelse af overenskomsterne. Rederiforeningen havde naturligvis ikke forhandlet sig til fleksibilitet med Metal Søfart for ikke at gøre brug af den.

DFDS erkender – som også anført på fællesmødet – at de med den nævnte e-mail af 28. juni 2005 til Tor Suecia har handlet overenskomststridigt, og at der for dette forhold er forskyldt en bod. Ved fastsættelse af boden bør det tages i betragtning, at rederiets udtrykkeligt tilkendegivne generelle instruktion, jf. Maritimt Personale Cirkulære af 2. december 2002, er, at DFDS respekterer bl.a. foreningsfriheden, at indholdet af e-mailen af 28. juni 2005 er blevet påtalt overfor den pågældende medarbejder, der sendte e-mailen, at rederiet generelt over for besætningen på skibet, jf. memo af 9. marts 2006, tog afstand fra e-mailen og indskærpede, at medarbejderne selv og uafhængigt af rederiet vælger, hvilken organisation de ønsker at tilhøre, ligesom forholdet blev erkendt på fællesmødet, og at ingen medlemmer af Sømændenes Forbund, rederiet bekendt, konkret er blevet nægtet ansættelse på Tor Suecia som følge af deres organisatoriske tilhørsforhold.

Klageren har henvist til Sømandsforbundets medlemmer Per Petterson, Alex Boesen og Magnus Boka. Såvel Per Petterson som Magnus Boka har fra første færd været ansat i henhold til Metal-overenskomsten, og rederiet har ikke hørt, at de skulle have ønsket sig overflyttet til Sømandsforbundets overenskomst. For Bokas vedkommende blev der ved en fejl i juni 1999 og april 2001 foretaget lønbehandling i henhold til overenskomsten med Sømændenes Forbund. Det bestrides for både Petterson og Boka, at de er blevet flyttet til Metaloverenskomsten. Alex Boesen blev ansat på

Tor Suecia i henhold til Metal-overenskomsten, og dette anerkendes at være overenskomststridigt, fordi der ikke har været driftsmæssigt grundlag herfor. For så vidt angår forbundets medlem Jesper Taastrup Christensen har rederiet ikke begået noget overenskomststridigt. Rederiets bevilling af efteruddannelse medfører ikke en pligt til at ansætte Jesper Taastrup Christensen i en anden stilling efter endt uddannelse. Han blev tilbudt ansættelse på Metal-overenskomsten for at muliggøre en optimal arbejdstilrettelæggelse, hvilket var klart driftsmæssigt begrundet.

Med hensyn til de statistiske oplysninger om fordelingen af beskæftigede på hver af de to overenskomster, er der intet, der tyder på systematisk fravælgelse af Sømandsforbundets medlemmer.

Det bestrides, at Rederiforeningen har pådraget sig bodsansvar. Rederiforeningen har ikke understøttet DFDS' erkendte overenskomstbrud, men på et fællesmøde efter sagens indbringelse for Arbejdsretten indtaget nøjagtig det standpunkt, som foreningen tog forbehold om i Arbejdsrettens 1990-sag, idet det i dommen s. 141 hedder:

”Hovedintervenienten [Landsorganisationen i Danmark for Dansk Metalarbejderforbund] har nedlagt følgende påstand over for indklagede [Danmarks Rederiforening]:

Danmarks Rederiforening tilpligtes at overholde løn- og ansættelsesvilkårene i gældende overenskomst med Metal Søfart for de medlemmer af Dansk Metalarbejderforbund, der er beskæftiget inden for overenskomstens gyldighedsområde.

Indklagede har taget bekræftende til genmæle over for intervenientens påstand, men tilføjet, at det ikke kan udelukkes, at der kan forekomme tilfælde, hvor forhyring på en bestemt overenskomst vil være retmæssig på grund af særlige forhold.”

Der er på den baggrund intet grundlag for at dømme Rederiforeningen medansvarlig. Det var Danmarks Rederiforening, som havde indkaldt til fællesmødet. Dette er sket, efter at LO havde anlagt sagen for Arbejdsretten, uden at der forinden havde været nogen kontakt mellem parterne, hvilket ikke er sket tidligere, selv om afholdelse af fællesmøde ikke er pligtmæssigt i henhold til parternes overenskomstforhold. Sagen var på fællesmødet ikke fuldt tilstrækkeligt oplyst, og således som sagen var præsenteret i klageskriftet, fremgik det, at sagen drejede sig om ”fravælgelse” af ansættelse af Sømandsforbundets medlemmer på grund af deres organisatoriske tilhørsforhold. Først under

fællesmødet præciserede LO, at klagen også angik spørgsmålet om beskæftigelse af Sømændenes Forbunds medlemmer på vilkår i henhold til overenskomsten med Metal Søfart.

Danmarks Rederiforening og DFDS A/S erkendte på fællesmødet det overenskomstbrud, der forelå i form af den som bilag C fremlagte e-mail, og Danmarks Rederiforening foreslog for så vidt angik arbejdsvilkårene på Tor Suecia en fremgangsmåde, som ville neutralisere et eventuelt overenskomstbrud, indtil der forelå en retslig afklaring af den konstaterede uenighed om det juridiske spørgsmål med hensyn til anvendelse af alene den ene overenskomst frem for begge forbunds overenskomster og afklaring af de faktiske forhold.

Danmarks Rederiforening har således handlet loyalt og korrekt i forhold til klageren på fællesmødet.

Efter fællesmødet har Danmarks Rederiforening konstateret, at den konkrete planlægning af arbejdet om bord på Tor Suecia ikke fuldt tilstrækkeligt tilsiger anvendelse af alene overenskomsten med Metal Søfart. Danmarks Rederiforening har herefter pålagt DFDS A/S at anvende begge overenskomster, således som rederiet i øvrigt praktiserer det på et antal andre skibe.

Hvis Arbejdsretten finder, at Rederiforeningen skal pålægges bodsansvar, bør der tages hensyn til, at der er tale om et reelt juridisk tvivlsspørgsmål, som Rederiforeningen har forholdt sig til, og at Rederiforeningen ikke har fremsat angreb mod Sømandsforbundet.

6. Arbejdsrettens begrundelse og resultat

Den ansvarlige i DFDS' personaleafdeling for disponering af skibenes menige mandskab meddelte i en e-mail af 28. juni 2005 overstyrmanden på Tor Suecia, at rederiet "vil kun eller helst have skibsassistenter fra Metal". DFDS har herved, som det da også er erkendt af indklagede, handlet organisationsfjendtligt over for Sømandsforbundet, hvis overenskomst med Rederiforeningen DFDS som medlem af Rederiforeningen er bundet af. Efter bevisførelsen lægger Arbejdsretten til grund, at den i udmeldingen liggende organisationsfjendtlige holdning har påvirket rederiets daglige mandskabsdisponering.

DFDS besluttede ved anskaffelsen af Tor Suecia i 2004 til det arbejde, som er dækket af såvel Sømandsforbundets som Metal Søfarts overenskomst med Rederiforeningen, kun at anvende Metal Søfarts overenskomst med den virkning, at medlemmer af Sømandsforbundet kom til at arbejde på

dette skib under Metal Søfarts overenskomst. Det er erkendt, at DFDS også herved har begået overenskomstbrud.

DFDS har endvidere tilbudt i hvert fald Jesper Taastrup Christensen ansættelse under Metal-overenskomsten til arbejde dækket af denne overenskomst såvel som Sømandsforbundets på Crown of Scandinavia med kendskab til, at han er medlem af Sømandsforbundet. Parterne er uenige om, hvorvidt der herved er begået overenskomstbrud. Parterne er nemlig uenige om, hvorvidt rederiet uden at krænke overenskomsten med Sømandsforbundet kan vælge alene at anvende Metals overenskomst, idet indklagede mener, at dette er muligt, når der er fornøden driftsmæssig begrundelse derfor.

I tilfælde af parallelle overenskomster dækkende samme arbejde følger det af Arbejdsrettens praksis, at ansættelse af det ene forbunds medlemmer under det andet forbunds overenskomst kan være berettiget ved ansættelse i en type ansættelsesforhold, som kan etableres under den ene overenskomst, men ikke under den anden, jf. herved Arbejdsrettens dom af 12. oktober 1988 i sag nr. 1987.465 (AT 1988 s. 110 om henholdsvis rederi- og skibsansættelse) og Arbejdsrettens dom af 29. april 1991 i sag nr. 1990.240 (AT 1991 s. 61 om henholdsvis fuldtids- og deltidsansættelse). Efter det oplyste om indholdet i Metal Søfarts og Sømandsforbundets parallelle overenskomster med Rederiforeningen er der mellem dem ingen forskelle, som gør det muligt under den ene overenskomst at etablere ansættelsesforhold af en type eller karakter, som ikke kan etableres under den anden overenskomst. Uden sådanne forskelle i overenskomsterne gælder fortsat, hvad der blev fastslået ved Arbejdsrettens dom af 4. oktober 1990 i sag nr. 90.033 (AT 1990 s. 140), at Sømandsforbundets overenskomst er ”til hinder for, at rederiet kan indgå hyrekontrakt med Sømandsforbundets medlemmer i henhold til overenskomsten med Metal Søfart om arbejde, der er omfattet af begge overenskomster”.

DFDS har således også begået overenskomstbrud ved at tilbyde medlemmer af Sømandsforbundet ansættelse under Metal-overenskomsten uanset de påberåbte driftsmæssige hensyn.

Det er efter bevisførelsen åbenbart, at Rederiforeningen ikke har medvirket til DFDS’ organisationsfjendtlige adfærd som udtrykt i e-mailen af 28. juni 2005. Rederiforeningen har heller ikke medvirket til DFDS’ beslutning om alene at anvende Metal Søfarts overenskomst på Tor Suecia, men har tværtimod – efter at være blevet bekendt dermed og haft mulighed for nærmere at sætte sig ind deri – givet DFDS pålæg om at anvende også Sømandsforbundets overenskomst på Tor Suecia. Rederiforeningen har endvidere ikke medvirket til, at DFDS har tilbudt medlemmer af Sømandsforbundet ansættelse under Metals overenskomst. Det, som klager bebrejder Rederiforeningen, er da også kun, at Rederiforeningen har gjort sig delagtig i DFDS’ overenskomstbrud ved ikke på fællesmødet at give DFDS pålæg om at ansætte medlemmer af Sømandsforbundet under dets overenskomst.

Efter det foran anførte får Rederiforeningen ved denne dom ikke medhold i standpunktet, at driftsmæssige hensyn i sig selv kan begrunde anvendelse af Metals overenskomst også på medlemmer af Sømandsforbundet i ansættelsesforhold, som kan etableres under såvel Metals som Sømandsforbundets overenskomst. Fællesmødet blev imidlertid afholdt på Rederiforeningens begæring efter, at sagen var indbragt for Arbejdsretten uden noget som helst forudgående forhandlingsinitiativ fra Sømandsforbundets side. Det var endvidere først på fællesmødet, at Rederiforeningen blev præsenteret for den principielle problemstilling og hertil indtog det af klager anfægtede standpunkt, som ikke har haft andet end helt marginal indvirkning på de af DFDS begåede overenskomstbrud. Hertil kommer, at der ikke er en fuldstændig skarp skillelinje mellem de tilfælde, som Arbejdsretten afsagde dom om i henholdsvis 1988 og 1990, og at Rederiforeningen i 1990-sagen tog bekræftende til genmæle over for påstanden nedlagt af LO for Metal om overholdelse af vilkårene i Metal Søfarts overenskomst ved beskæftigelse af medlemmer af Metal inden for overenskomstens gyldighedsområde med det forbehold, ”at det ikke kan udelukkes, at der kan forekomme tilfælde, hvor forhyring på en bestemt overenskomst vil være retmæssig på grund af særlige forhold”.

Der er på denne baggrund ikke tilstrækkeligt grundlag for at pålægge Rederiforeningen bodsansvar for delagtighed i DFDS’ overenskomstbrud. Rederiforeningen frifindes derfor.

DFDS idømmes for de begåede overenskomstrænkelser under hensyn til grovheden af den udviste organisationsfjendtlige adfærd en bod på 500.000 kr.

Thi kendes for ret:

DFDS A/S skal til Fagligt Fælles Forbund betale en bod på 500.000 kr.

Danmarks Rederiforening frifindes.

I sagsomkostninger for Arbejdsretten skal Danmarks Rederiforening for DFDS A/S betale 2.000 kr. til Arbejdsretten.

De idømte beløb skal betales inden 14 dage efter afsigelsen af denne dom.

Børge Dahl