

UDSKRIFT
AF
SØ- & HANDELSRETTENS DOMBOG

DOM

Afsagt den 20. september 2006 af Sø- og Handelsretten sammensat af retsformanden, vicepræsident Michael B. Elmer, og de sagkyndige medlemmer, Kai Wöldike Bested, Frede Kristiansen, Ole Gernyx og Torkild Justesen.

S 1/05

W. Bockstiegel Reederei GmbH & Co. KG
(advokat Henrik Thal Jantzen)

mod

International Transport Workers Federation
(advokat Anders Aagaard)

og

ITF – FOC Campaign Office
v/ inspektør Kjartan Gudmundsson
(advokat Anders Aagaard)

Indledning og påstande

ITF – FOC Campaign Office ved inspektør Kjartan Gudmundsson (i det følgende: Kjartan Gudmundsson) havde den 19. oktober 2004 på vegne International Transport Workers Federation (i det følgende: ITF), som er en sammenslutning af faglige organisationer, herunder Specialarbejderforbundet i Danmark (nu og i det følgende angivet som: Fagligt Fælles Forbund eller blot: 3F), opfordret W. Bockstiegel Reederei GmbH & Co. KG (i det følgende: Rederiet) til at indgå overenskomst med ITF vedrørende Rederiets skib M/S BBC Chile, der er registreret i Antigua (i det følgende: Skibet).

Efter at Skibet om morgenen den 22. oktober 2004 var anløbet Århus Havn for at losse vindmølledele, gik inspektør for ITF Kjartan Gudmundsson kl. 07:15 om bord på Skibet, hvor han på vegne ITF over for kaptajn Valerij Maissov stillede krav om, at Rederiet indgik overenskomst med tilbagevirkende kraft og herunder efterbetalte løn ifølge overenskomsten mv. såvel til den daværende besætning som til fratrådte besætningsmedlemmer til ITF.

Kjartan Gudmundsson forlod Skibet kl. 08:05 uden at have fået sine krav opfyldt. Kl. 09:00, hvor kun en del af losningen var gennemført, indledte havnearbejderne en arbejdsnedlæggelse, som deres organisation, 3F, senere erkendte, var overenskomststridig. Havnearbejderne genoptog først arbejdet den 26. oktober 2004 efter underskriften den 25. oktober 2004 af overenskomsten og en aftale om betaling af 586.405 USD. Heraf blev 108.049 USD udbetalt til Skibets daværende besætning, som efterfølgende har tilbagebetalt beløbet til Rederiet.

Under sagen skal der navnlig tages stilling til, om ITF og Kjartan Gudmundsson skal betale erstatning til Rederiet.

Rederiet har nedlagt påstand om, at ITF og Kjartan Gudmundsson én for begge og begge for én skal betale Rederiet modværdien af 518.109,46 USD med procesrente fra den 6. januar 2005. Beløbet udgøres af 467.592 USD, som ITF havde opkrævet som efterbetaling til fratrådte besætningsmedlemmer, og 10.764 USD, som efter den indgåede overenskomst blev betalt til ITF angiveligt som "entrance/membership fees" og "Welfare Funds contribution", med tillæg af Rederiets rejse- og advokatudgifter i forbindelse med indgåelsen af overenskomsten.

ITF og Kjartan Gudmundsson har påstået frifindelse.

Oplysningerne i sagen

På grundlag af et bareboat-certeparti med Dollart Shipping Limited var Rederiet ifølge certifikat af 10. december 2002 registreret som "owner" af Skibet i Antigua. Rederiet er kommanditist i W. Bockstiegel Redeerei GmbH & Co. MS "Atlantic Island" (i det følgende: "Atlantic Island"), der driver managementvirksomhed, og som ifølge udskrift fra handelsregisteret i Emden, Tyskland, har til formål at drive virksomhed med søfart. Rederiet havde i 2004 tidsbortfragtet Skibet til Marlow Navigation Co. Ltd. (i det følgende: Marlow). Skibets besætning på 12 mand var ansat i henhold til overenskomster med International Seamen's Mutual Labour Association (i det følgende: ISLA) og Black Sea Seaman's Trade Union (i det følgende: BSSTU).

Kjartan Gudmundsson var som inspektør for ITF blevet opmærksom på, at Skibet forventedes at anløbe Århus Havn, og sendte den 19. oktober 2004 Rederiet følgende telefax med overskriften: "Urgent!":

"... Please remind that your vessel is flying a Flag of Convenience and therefore should be covered by an "ITF-agreement". We hereby request you to enter into negotiations for an ITF Standard Collective Agreement Covering all officers and ratings on board under terms and conditions as recognised by all seafarers unions affiliated to the ITF. ...

Awaiting your immediate confirmation!"

Om morgenen den 22. oktober 2004 anløb Skibet Århus Havn med henblik på losning af vindmølledele til lasteejeren, Vestas Wind Systems A/S.

Efter at inspektør Kjartan Gudmundsson som nævnt ovenfor om bord på skibet samme dag mellem kl. 07:15 og 08:05 havde stillet krav om indgåelse af de nævnte aftaler mv., og efter at havnearbejderne kl. 09:00 havde indledt aktionen mod Skibet, skrev advokat Henrik Thal Jantzen på vegne Rederiet i en mail af 24. oktober 2004 til Kjartan Gudmundsson og ITF, at det var ulovligt for ITF at iværksætte sympatistrejke og boykot over for Skibet med henblik på indgåelse af overenskomst. Advokaten henviste i den forbindelse til Arbejdsrettens dom af 4. april 1997 i sag 96.217, hvor en ITF-overenskomst, som et rederi havde indgået med ITF repræsenteret af daværende inspektør John Jacobsen, var blevet tilside-sat som ugyldig, da den var gennemtvunget under lignende omstændigheder.

Efter begæring af havnearbejdernes arbejdsgiver, Århus Stevedore Kompagni A/S, og dennes organisation, HTS-Arbejdsgiverforeningen, blev der den 25. oktober 2004 afholdt fællesmøde mellem på den ene side HTS-Arbejdsgiverforeningen og Dansk Arbejdsgiverforening og på den anden side 3F og Landsorganisationen i Danmark. Følgende fremgår af mødereferatet:

"... Ved et fællesmøde d.d. i Dansk Arbejdsgiverforening behandledes en af HTS Arbejdsgiverforeningen rejst klage over, at et antal medlemmer af [Fagligt Fælles Forbund] beskæftiget hos Århus Stevedore Kompagni A/S ... har etableret en overenskomststridig, kollektiv arbejdsnedlæggelse den 22. oktober 2004 kl. 9.00 på skibet BBC Chile. ...

Fra arbejdstagerside erkendte man ..., at arbejdsnedlæggelsen er overenskomststridig, og man gav tilsagn om at pålægge arbejdstagerne at genoptage arbejdet snarest og senest den 26. oktober 2004 ved normal arbejdstids begyndelse. ..."

Den 25. oktober 2004 underskrev Kjartan Gudmundsson "on behalf of the Unions" følgende overenskomst, som for den anden part blev underskrevet af kaptajn Valerij Maissov og crew manager hos Marlow, Alfred von der Hoeh:

"...

BETWEEN

THE INTERNATIONAL TRANSPORT WORKERS FEDERATION ... and [FAGLIGT FÆLLES FORBUND] (hereinafter called the "Unions")

and:

W. BOCKSTIEGEL GMBH & CO. REEDEREI KG ... (hereinafter called the "Company")

Now it is agreed:

Article 1: The Company undertakes as follows:

- a. to employ each seafarer in accordance with the current terms of the ITF Standard Collective agreement. ...
- e. to pay to the entrance/membership fees and the Welfare Fund contributions as stated in Schedule 2 hereto. ...
- k. to reimburse the ITF and its affiliates all reasonable costs and expenses incurring in taking action to enforce the Company's undertaking herein.

Article 6: The ITF shall be entitled to change the rates of the ITF Standard Agreement and the rates shown in Schedule 2 hereto upon 2 months notice to the Company whereupon the changed rates shall come into force from the date specified. ...

SCHEDULE 2

SSD ENTRANCE/MEMBERSHIP FEES US \$ 69 ...
WELFARE FUND US \$ 230 ...

Total US\$ 828.00
Total US\$ 2,760.00

GRAND TOTAL US \$ 3,588.00

..."

Endvidere indgik Kjartan Gudmundsson for ITF med Rederiet en "Settlement Agreement", hvorefter Rederiet forpligtede sig til at betale 108.049 USD i kontanter til de nuværende besætningsmedlemmer og 467.592 USD med tilbagevirkende kraft til tidligere besætningsmedlemmer, alt svarede til differencen mellem besætningens tidligere løn efter overenskomsterne med ISLA og BSSTU og lønnen efter ITF-overenskomsten, og til at overføre 10.764 USD til ITF, svarende til 3 gange de i overenskomstens artikel 1, litra e, og Schedule 2, nævnte beløb.

Kaptajn Valerij Maissov og Alfred von der Hoeh forsynede Rederiets eksemplar af de nævnte dokumenter med påtegningen: "Signed under protest and illegal duress."

I forlængelse heraf modtog Skibets besætning den 25. oktober 2004 om eftermiddagen i alt 108.049 USD og nye ansættelseskontrakter med løn- og ansættelsesvilkår som angivet i ITF-overenskomsten.

De 467.592 USD indsatte Kjartan Gudmundsson på en bankkonto oprettet i Kjartan Gudmundssons eget navn, og omstændighederne herved belyses nærmere i hans forklaring.

Efter at Rederiet den 6. januar 2005 havde anlagt denne sag, har Kjartan Gudmundsson deponeret beløbet i Arbejdernes Landsbank. Af deponeringskvitteringen fremgår følgende:

"... Deponeret af: ITF-FOC Campaign Office Internat.Transport Workers Fed. v/ Inspektør Kjartan Gudmundsson ... Beløbet frigives ved domsafgørelse eller forlig i ovennævnte sag ..."

Den 4. marts 2005 har Kjartan Gudmundsson underrettet de tidligere besætningsmedlemmer om den indgåede Settlement Agreement og om retssagen med oplysning om, at de vil modtage et beløb, hvis ITF vinder sagen.

Forklaringer

Direktør for Rederiet *Werner Bockstiegel* har bl.a. forklaret, at Rederiet ikke kender noget til de fragtaftaler, som Marlow indgår, og heller ikke véd, om Marlow ved fragtaftalerne i forhold til sine afsendere og befragtere forpligter sig til at sørge for, at skibenes besætning er på ITF-overenskomst. Atlantic Island er managementselskab i forhold til et antal skibe med forskellig ejerkreds og tager sig især af forholdet til kommanditisterne. De godt 500.000 USD, som blev betalt til ITF, har Atlantic Island lagt ud for Rederiet og Marlow.

Kjartan Gudmundsson har forklaret, at ITF er en paraplyorganisation for faglige organisationer inden for transportindustrien med i alt ca. 600 medlemsorganisationer, der i alt repræsenterer ca. 5 mio. ansatte. I Danmark er 3F, Dansk Metal Søfart, Dansk Maskinmesterforening og Restaurationsbranchens Fagforening medlemmer ("affiliates") af ITF. ITF's overenskomster er ikke underkastet hovedaftalen mellem DA og LO.

Han er af ITF ansat som inspektør med den opgave at påse, at skibe, der anløber danske havne, har ITF-overenskomst, og at denne overholdes. Aktioner som den i Århus er midler i ITF's arbejdskamp. Før han blev ansat i ITF i 1994, var han havnearbejder og tilidsmand i Københavns Havn, og han vil selv mene, at han er et særdeles kendt ansigt i havnearbejderkredse. Han er udpeget til stillingen af 3F, der også udbetaler hans løn, som 3F får refunderet fra ITF's hovedkontor i London.

Han kender fagforeningen ISLA, som populært bliver kaldt "Marlow's Sweet Heart Union", og BSSTU, som han heller ikke har nogen som helst respekt for.

Det er meget sjældent, at de befragtningsaftaler, som Marlow indgår med afsendere og befragtere, ikke indeholder såkaldte ITF-klausuler, men han ved, at Marlow i 2/3 af sagerne "snyder" med overenskomsten.

Han ankom til Århus et par dage før den 22. oktober 2004, men tog ikke kontakt til havnearbejderne om Skibet. "Det kan dog godt være", at han har snakket med havnearbejdernes talsmand, Eli Lüth, og "han kan ikke udelukke", at han har nævnt sagen for ham.

Da han gik ombord på Skibet den 22. oktober 2004 kl. 07:00 var havnearbejderne i færd med at losse skibet, og han vil tro, at de så, at han gik ombord. Han præsenterede kaptejnen for et udkast til overenskomst og en "Settlement Agreement" om betaling af de tidli-

gere besætningsmedlemmers løn. Det var hans egen idé at stille krav om, at Settlement Agreement indeholdt vilkåret om betaling med tilbagevirkende kraft.

Han var på ny om bord på skibet om eftermiddagen for at få udleveret nogle af skibets papirer. I den forbindelse lagde han mærke til, at havnearbejderne havde nedlagt arbejdet. Næste dag mødtes han på skibet med Alfred von der Hoeh fra Marlow, som han præsenterede for udkastet til overenskomst og Settlement Agreement. Alfred von der Hoeh begyndte at tale om principper og spurgte, om det var lovligt at "backdate" overenskomsten. Hertil svarede han, at han ikke var kommet for at diskutere religion og principper, og han "satte sit almindelige filter på, så han slap for at høre på ligegyldigt ævl og græksnak". Efterfølgende meddelte Alfred von der Hoeh ham telefonisk, at man nu ville underskrive overenskomst, og de aftalte derfor at underskrive overenskomsten den 25. oktober kl. 09:00. Inden de underskrev overenskomsten, blev han den 25. oktober 2004 kontaktet af faglig sekretær for 3F i Århus, Karsten Grau, der spurgte ham, om problemet med "vindmølle-skibet" nu var løst.

Det var skibets kaptajn, der underskrev overenskomsten, mens Alfred Van der Hoeh hoveddystende underskrev Settlement Agreement, samtidig med at han sagde: "I will sign anything you come with", og "I have no other option than to give in to your claim". Efter at overenskomsten og Settlement Agreement var underskrevet, forlod han skibet, men kom tilbage igen om eftermiddagen sammen med ITF-koordinator John Jacobsen og Karsten Grau fra 3F med henblik på kontrol af, at besætningen fik udbetalt de 108.049 USD og på indgåelse af nye ansættelseskontrakter.

De 467.592 USD og 10.764 USD blev indsat på en konto i Arbejdernes Landsbank, som var oprettet i hans navn, og som han også bruger som mellemregningskonto for sine udlæg for ITF og 3F. Han meddelte ikke noget om efterbetalingen til de tidligere besætningsmedlemmer, idet han fik instruks fra ITF i London om, at han ikke måtte overføre pengene til disse, og idet han havde på fornemmelsen, at ITF ville bruge pengene til andre formål.

Crew manager for Marlow, *Alfred von der Hoeh*, har forklaret, at Marlow indtil 2002 havde overenskomst med ITF i London, som dog ikke blev forlænget, efter at ITF havde krævet, at forlængelsen skete gennem ITF's tyske medlemsorganisation Verdi (Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft) på vilkår, som Marlow ikke kunne tiltræde.

Da Skibet var på vej til Århus, rettede Verdi henvendelse og krævede overenskomst "with immediate effect". Han holdt et møde i Berlin den 22. oktober 2004 med Verdi, der bl.a. var repræsenteret af en person ved navn Ali Memon, der præsenterede ham for en overenskomst. Denne indeholdt ingen tilbagevirkende kraft.

Inden Marlow havde besluttet sig for evt. at indgå overenskomst med Verdi, fik han oplyst, at losningen af Skibet var stoppet om morgenen den 22. oktober 2004. Han tog derfor til Århus og ringede til Kjartan Gudmundsson, der sagde til ham, at der først ville blive losset igen, når der var indgået overenskomst. Efterfølgende kontaktede han advokat Henrik Thal Jantzen. Kjartan Gudmundsson var ikke åben for nogen som helst forhandling omkring kontrakten, det var "take it or leave it". Det var hans helt klare indtryk, at Kjartan Gudmundsson stod bag arbejdsnedlæggelsen. Da han underskrev, sagde han, at han underskrev under protest, men Kjartan Gudmundsson afviste at lade overenskomsten få påtegning herom. Efter at Kjartan Gudmundsson var gået fra borde, tilbageleverede besætningsmedlemmerne de beløb, som de havde fået udbetalt, og som de mente, at de ikke havde krav på.

Kaptajn *Valerij Maissov* har forklaret, at havnearbejderne nedlagde arbejdet, efter at de havde losset en mindre del af lasten. Umiddelbart efter, at Rederiet havde betalt besætningen den 25. oktober 2004, gik de igen i arbejde. Han og de andre besætningsmedlemmer afleverede frivilligt de modtagne kontantbeløb tilbage til Marlow.

Koordinator hos ITF, *John Jacobsen*, har forklaret, at han er Kjartan Gudmundssons overordnede i ITF. Han var til stede, da overenskomsten og Settlement Agreement blev underskrevet, og da besætningen fik udbetalt penge om eftermiddagen den 25. oktober 2004, idet han gerne ville møde Alfred von der Hoeh, og idet han så vidt muligt deltager, når der underskrives overenskomster. De så fuldmagten til at underskrive fra Rederiet, og de havde også selv en fuldmagt med hertil, som de dog ikke blev bedt om at forevise. Kaptajn *Valerij Maissov* og Alfred von der Hoeh skrev under uden at protestere, og han så dem ikke tage noget forbehold. Han har selv tidligere indgået aftaler med tilbagevirkende kraft. Faglig sekretær i SID, Karsten Grau, var også med om bord på skibet om eftermiddagen den 25. oktober 2004.

Da han og Kjartan Gudmundsson gik om bord på Skibet, havde de hilst på Karsten Grau, der stod ved Skibets landgang, og Grau gik så med ombord.

Han havde ikke gjort sig nogen overvejelser om, hvorfor havnearbejderne ikke arbejdede. ITF benytter aldrig havnearbejdere som led i arbejdskampe. Han mener ikke, han var i kontakt med havnearbejderne eller deres repræsentanter under opholdet i Århus. Foreholdt, at Arbejdsretten i 1996 har tilsidesat en overenskomst, som han selv under ganske tilsvarende omstændigheder havde indgået for ITF, under henvisning til, at den var ugyldig som følge af tvang, svarer han, at det slet ikke faldt ham ind, at der kunne være lighedspunkter mellem de to sager.

Koordinator for ITF i Bremen, *Ali Memon*, har forklaret, at han, inden skibet anløb Århus, forgæves havde afholdt møde med Alfred von der Hoeh med henblik på indgåelse af ITF-overenskomst. Han var efterfølgende i kontakt med Kjartan Gudmundsson, der over for ham oplyste, at havnearbejderne ville iværksætte blokade over for Skibet. Verdi indgår kun overenskomster vedrørende fremtidige løn- og ansættelsesvilkår. Verdi indgår aldrig overenskomster med tilbagevirkende kraft.

Per Nygaard har forklaret, at han er ansat hos Århus Stevedore Kompagni A/S, der skulle forestå losningen af Skibet efter anmodning fra Skibets agent Carl Elgaard Shipping. Tirsdag den 19. oktober 2004 ringede havnearbejdernes talsmand, Eli Lüth, til ham og oplyste, at ITF havde rettet henvendelse til ham og oplyst, at der var problemer med løn- og arbejdsvilkår for de ansatte på Skibet. Han blev bedt om at tage kontakt til skibsmægleren, Elgaard Shipping, idet man nødigt ville have problemer i form af en arbejdsnedlæggelse som sympatiaktion over for Skibet. Det var hans klare opfattelse, at ITF var initiativtager til blokaden. Han oplever sådanne arbejdsnedlæggelser et par gange om året. Sædvanligvis foregår det ved, at havnearbejderne nedlægger arbejdet, efter at arbejdet er delvis udført, så skibet ikke kan sejle videre til en anden havn. Det er et fællestræk for sådanne aktioner, at havnearbejderne forlader skibet på et tidspunkt, hvor ITF har været på skibet eller på kajen ved skibet. Han har ikke været ude for lignende aktioner, hvor ITF ikke har været involveret.

Agent og skibsmægler *Carl Elgaard* har forklaret, at havnearbejderne, der nedlagde arbejdet, begrundede dette med, at der ikke var ordnede forhold på skibet, og at de derfor ophørte med losningen. De sagde ikke til ham noget om, hvorfra de vidste dette. Han havde en uges tid forinden af Per Nygaard fået at vide, at der kunne være problemer, når Skibet kom frem, og det var underforstået, at det var ITF, som havde en sag kørende eller under opsejling. Han har været agent og skibsmægler siden 1973 og har tidligere været ude for 5-8 lignende tilfælde. Mønstret er hver gang det samme. At ITF er involveret, får de at vide af skibenes kaptajner, der oplyser, at de har haft besøg af ITF.

Parternes synspunkter

Rederiets advokat har gjort gældende, at Rederiet er rette sagsøger, idet Rederiet er registreret ejer af Skibet, har den kommercielle interesse i driften af skibet og har refunderet Marlow det udbetalte beløb, hvorved Rederiet må anses for at være subrogeret i Marlows oprindelige krav. Rederiet er som reder og tidsbortfragter ikke forpligtet af, at Marlow måtte have indgået aftale med befragtere om kun at anvende ITF-organiseret besætning, og Rederiet har ikke kendskab til Marlows fragtaftaler. Det kan ikke tillægges processuel skadevirkning i forhold til Rederiet, at Rederiet ikke har fremlagt disse fragtaftaler under sagen.

Det må efter bevisførelsen, herunder Carl Elgaards, Per Nygaards og Ali Memons forklaring lægges til grund, at det var Kjartan Gudmundsson, der som inspektør for ITF, der er en paraplyorganisation med 3F som aktivt medlem, idet 3F udbetaler hans løn, stod bag arbejdsnedlæggelsen, der da også ophørte, så snart der var indgået overenskomst, og besætningen og ITF havde modtaget betaling i henhold til Settlement Agreement. 3F, der organiserede havnearbejderne, erkendte under fællesmødet den 25. oktober 2004, at arbejdsnedlæggelsen var ulovlig. ITF må i det hele identificeres med 3F, der er medlem af ITF og udbetaler lønnen til Kjartan Gudmundsson. 3F's faglige sekretær, Karsten Grau, var da også med ombord den 25. oktober 2004, hvor aftalen blev fuldbyrdet ved, at ITF og besætningen fik udbetalt pengene. ITF og Kjartan Gudmundsson er herefter erstatningsansvarlige og har pligt til at erstatte Rederiet de betalte beløb og de udgifter, som indgåelsen af overenskomsten og Settlement Agreement påførte Rederiet.

Selv for det tilfælde, at ITF og Kjartan Gudmundsson ikke havde været initiativtagere til arbejdsnedlæggelsen, indebar ITF's og Kjartan Gudmundssons handlemåde en retsstridig udnyttelse af den opståede tvangssituation til at gennemtvinge indgåelsen af overenskomsten, som må medføre ugyldighed efter aftalelovens § 29, subsidiært § 36, således at der skal ske tilbagebetaling af erlagte beløb. Der henvises herved til Arbejdsrettens dom af 4. april 1997 i sag nr. 96.217, hvor en overenskomst indgået af Kjartan Gudmundssons overordnede, John Jacobsen, som også var til stede ved denne aftales indgåelse, blev tilsidesat som ugyldig.

Uanset at Kjartan Gudmundsson har handlet som ansat i ITF, må han hæfte personligt og solidarisk med ITF for Rederiets krav. Vilkåret om tilbagevirkende kraft var helt usædvanligt og i strid med ITF's almindelige politik. De 467.592 USD blev endvidere overgivet til Kjartan Gudmundsson og af ham indsat på en konto i hans eget navn, ligesom de efter sagens anlæg er blevet indsat på en konto, hvor de efter deponeringskvitteringen efter sagens afslutning og ganske uden hensyn til sagens udfald vil blive frigivet til Kjartan Gudmundsson.

ITF og Kjartan Gudmundssons advokat har gjort gældende, at Rederiet blot er én blandt flere kommanditister i "Atlantic Island" og ikke er rette sagsøger i denne sag.

Det er ubestridt, at havnearbejdernes arbejdsnedlæggelse var overenskomststridig. Dette forhold er imidlertid ikke i sig selv tilstrækkeligt til at medføre, at en overenskomst mv., der er indgået af ITF under disse omstændigheder, er ugyldig som indgået under tvang efter aftalelovens § 29. Rederiet har således ikke godtgjort, at ITF og Kjartan Gudmundsson bevidst udnyttede arbejdsnedlæggelsen til at få Rederiet til at indgå overenskomsten. Hertil kommer, at Marlow efter alt at dømme i forhold til befragterne var forpligtet til alene at anvende en besætning, der var omfattet af en ITF-overenskomst, således at indgåelsen af overenskomsten mv. og betalingen alene skete med henblik herpå, således at Rederiet ikke har lidt noget erstatningsberettiget tab. Det må komme Rederiet processuelt til skade, at det ikke har efterkommet ITF's og Kjartan Gudmundssons opfordringer til at fremlægge disse fragtaftaler under sagen.

Rederiet har fortabt retten til at påstå overenskomsten tilsidesat som ugyldig ved først at indgive stævning den 5. januar 2005. Det burde have reageret umiddelbart efter, at pengene var overført til Kjartan Gudmundsson.

Kjartan Gudmundsson har alene handlet på vegne ITF og i overensstemmelse med ITF's almindelige politik og bør ikke pålægges personligt ansvar efter erstatningsansvarslovens § 23.

Sø- og Handelsrettens afgørelse

Sø- og Handelsretten finder, at Rederiet må anses for rette sagsøger, idet Rederiet er part i den indgåede overenskomst og Settlement Agreement, og idet Rederiet til ITF og Kjartan Gudmundsson har betalt det påstævnte beløb, som Rederiet havde fået stillet til rådighed herfor af sit holding- og managementselskab, Atlantic Islands.

Retten lægger til grund, at havnearbejdernes talsmand, Eli Lüth, den 19. oktober 2004 telefonisk over for Per Nygaard havde oplyst, at ITF havde rettet henvendelse til Lüth og oplyst, at der var problemer med løn- og arbejdsvilkår for de ansatte på Skibet, i hvilken anledning Nygaard blev bedt om at tage kontakt til skibsmægleren, Elgaard Shipping, idet "man" nødig ville have problemer i form af en arbejdsnedlæggelse som sympatiaktion over for Skibet. Kjartan Gudmundsson havde efter sin forklaring opholdt sig nogen tid i Århus i forbindelse med sagen, og han "kan ikke udelukke", at han nævnte sagen under en samtale, som "det godt kan være", at han havde med Eli Lüth. Da Kjartan Gudmundsson gik om bord på Skibet fredag den 22. oktober 2004 om eftermiddagen, lagde han efter sin egen forklaring mærke til, at havnearbejderne havde nedlagt arbejdet. Endvidere blev Kjartan Gudmundsson om mandagen den 25. oktober 2004 kontaktet af Karsten Grau fra 3F, hvor havnearbejderne er organiseret, der ville høre, "om problemet med vindmølleskibet" var løst. Efter at overenskomsten og Settlement Agreement under medvirken af John Jacobsen var blevet underskrevet af Kjartan Gudmundsson på vegne ITF og 3F, var Karsten Grau fra 3F med om bord på skibet da der skete betaling i overensstemmelse hermed. Først herefter ophørte den erkendt overenskomststridige arbejdsnedlæggelse, og havnearbejderne genoptog arbejdet med Skibet.

ITF og ITF's inspektør, Kjartan Gudmundsson, hvis løn udbetales af 3F mod refusion fra ITF, hvoraf 3F er et aktivt dansk medlem, må i hvert fald under de foreliggende omstændigheder identificeres med 3F, således at ITF og Kjartan Gudmundsson allerede af denne grund anses medansvarlige for strejkens iværksættelse, opretholdelse og afslutning. Det bemærkes herved, at det ikke blot var ITF, der var part i den overenskomst, som under de nævnte omstændigheder blev indgået med Rederiet, men tillige 3F, altså samme organisation, som havnearbejderne var organiseret i, og som ved fællesmødet den 25. oktober 2004 erkendte, at arbejdsnedlæggelsen var overenskomststridig.

Ved bedømmelsen af ITF's ansvar må det endvidere anses som en særligt skærpende omstændighed, at Kjartan Gudmundssons overordnede i ITF, koordinator John Jacobsen, aktivt medvirkede til indgåelsen og fuldbyrdelsen af den foreliggende overenskomst og Settlement Agreement på trods af, at Arbejdsretten i 1996 under henvisning til aftalelovens § 29 om tvang havde erklæret en overenskomst ugyldig, som John Jacobsen havde indgået for ITF ved under ganske tilsvarende omstændigheder retsstridigt at have fremkaldt eller udnyttet en opstået tvangssituation til at gennemtvunge overenskomstens indgåelse. John Jacobsen burde i stedet have påset, at ITF ikke på ny blev bragt i en tilsvarende situation.

Under disse omstændigheder findes det ubetænkeligt at lægge til grund, at indgåelsen af overenskomsten og Settlement Agreement og den samlede betaling på 586.405 USD retsstridigt blev gennemtvunget ved den af ITF, Kjartan Gudmundsson og 3F frembragte tvangssituation, og at dette må have stået klart for Kjartan Gudmundsson og dermed for ITF. Kjartan Gudmundsson har således under sagen forklaret, at Alfred von der Hoeh protesterede og spurgte, om ITF kunne tillade sig at "backdate" overenskomsten, men at Kjartan Gudmundsson efter sin egen forklaring ikke gad forholde sig hertil, men blot satte "sit almindelige filter på, så han slap for at høre på ligegyldigt ævl og græker-snak". Alfred von der Hoeh sagde endvidere ifølge Kjartan Gudmundssons forklaring: "I will sign anything you come with", og "I have no other option than to give in to your claim".

Herefter modtog Kjartan Gudmundsson endvidere den 25. oktober 2004 de 467.592 USD, som var beregnet som efterbetaling til tidligere besætningsmedlemmer, og satte dem ind på en konto i sit eget navn uden at meddele noget til de pågældende tidligere besætningsmedlemmer, idet han efter eget udsagn fik instruks fra ITF i London om, at han ikke

måtte overføre pengene til disse, og idet han havde på fornemmelsen, at ITF ville bruge pengene til andre formål.

Retten finder, at det ved bedømmelsen af erstatningsansvaret både for ITF og for Kjartan Gudmundsson må anses som en skærpende omstændighed, at det modtagne beløb blev indsat på Kjartan Gudmundssons egen konto uden at være adskilt fra andre midler, at de tidligere ansatte søfolk, som ITF og Kjartan Gudmundsson modtog pengene på vegne af, ikke blev underrettet herom, og at ITF og Kjartan Gudmundsson skabte risiko for, at beløbet ikke kom søfolkene til gode, jf. også Kjartan Gudmundssons forklaring, hvorefter ITF efter hans opfattelse muligt ville bruge pengene til andet formål og således tilegne sig dem uden at afregne med de tidligere søfolk. Det var således først knap 6 måneder senere, den 4 marts 2005, og efter at Rederiet havde anlagt sagen, at Kjartan Gudmundsson sendte brev om betalingen til søfolkene. Den deponering, som Kjartan Gudmundsson har foretaget i Arbejdernes Landsbank efter sagens anlæg, kan ikke ændre noget ved denne vurdering, idet beløbet efter deponeringsvilkårene må antages til sin tid at skulle frigives til Kjartan Gudmundsson selv.

Om der i de certepartier, som Marlow indgår med sine befragtere, måtte være klausuler om, at Marlow i forhold til disse befragtere har pligt til at have en ITF-overenskomst med sine besætninger, er uden betydning for denne sag, allerede fordi hverken ITF, Kjartan Gudmundsson eller Rederiet er parter i sådanne certepartier og derfor hverken er berettigede eller forpligtede ved sådanne klausuler.

Da der ikke er rejst indsigelse mod erstatningsopgørelsen, og da ITF og Kjartan Gudmundsson på intet tidspunkt har haft grundlag for at tro, at Rederiet ville stå ved de fremtvungne aftaler og betalinger, tages Rederiets påstand om betaling af en erstatning på 518.109,46 USD, mod hvis opgørelse der ikke er rejst indsigelse, til følge i forhold til ITF.

Retten fastsætter efter erstatningsansvarslovens § 23, at Kjartan Gudmundsson skal erstatte Rederiet de 467.592 USD, som blev overgivet til ham med henblik på efterbetaling til de tidligere besætningsmedlemmer, som af ham blev indsat på en konto i hans eget navn, og som han senere har indsat på en anden konto, hvor de angivelig er deponeret, men hvorfra de efter deponeringsvilkårene til sin tid må antages at ville blive udbetalt til ham. Kjartan Gudmundsson hæfter for dette beløb personligt og solidarisk med ITF.

Efter sagens udfald pålægger retten ITF og Kjartan Gudmundsson in solidum at betale Rederiet sagens omkostninger med 200.000 kr., hvoraf 69.480 kr. udgøres af retsafgift og 13.600 kr. af vidnegodtgørelse, mens resten er til dækning af salær til Rederiets advokat.

THI KENDES FOR RET

International Transport Workers Federation og ITF – FOC Campaign Office ved inspektør Kjartan Gudmundsson skal én for begge og begge for én inden 14 dage betale modværdien af 467.592 USD med procesrente fra den 6. januar 2005 og 200.000 DKK i sagsomkostninger og International Transport Workers Federation yderligere modværdien af 50.517,46 USD med procesrente fra den 6. januar 2005 til W. Bockstiegel Reederei GmbH & Co. KG

Kai Wöldike Bested

Torkild Justesen

Michael B. Elmer
(retsformand)

| Frede Kristiansen

Ole Gernyx

(Sign.)

Udskriftens rigtighed bekræftes
P.j.v. Sø- og Handelsretten, den