



Arbejdsrettens dom af 27. oktober 2011

i sag nr.: AR2011.0351

Smyril Line P/F
(advokat Anders Bjørn Nielsen)
mod
Landsorganisationen i Danmark
for
Fagligt Fælles Forbund, Transportgruppen
(advokat Evelyn Jørgensen)

Dommer: Næstformand, højesteretsdommer Poul Dahl Jensen, jf. arbejdsretslovens § 8, stk. 2.

Indledning

Sagen angår lovligheden af en konflikt, som Fagligt Fælles Forbund (3F) har varslet over for det færøske rederi Smyril Line P/F. Der er for det første spørgsmål om, hvorvidt Smyril Line har anerkendt lovligheden af den varslede konflikt og derfor ikke kan gøre indsigelse mod den. Hvis Smyril Line ikke har anerkendt lovligheden, skal der for det andet tages stilling til, om det er lovligt for 3F at konflikte med det formål at få overenskomstdækket arbejdet med lastsikring og surring af gods om bord på Smyril Lines skib i Hirtshals Havn.

Parternes påstande

Klager, Smyril Line P/F, har nedlagt påstand om, at indklagede, Landsorganisationen i Danmark for 3F, skal anerkende, at den af 3F varslede strejke og blokade over for klager, som oprindeligt annonceret ved brev af 19. april 2011, er ulovlig.

Indklagede har påstået frifindelse. Indklagede har endvidere nedlagt selvstændig påstand om, at klager skal anerkende, at konflikten er lovlig.

Klager har over for denne påstand påstået frifindelse.

Sagsfremstilling

Smyril Line P/F er et færøsk rederi, der ejer færgen ”M/S Norröna”, som sejler mellem Færøerne og Danmark. Norröna har siden oktober 2010 anløbet Hirtshals Havn ugentligt. Færgen er en såkaldt ro-ro/pax (roll-on/roll-off passagerskib), hvor gods rulles om bord. Godset skal derefter lastsikres og surres, så det ikke flytter sig under sejladsen.

I henhold til aftale mellem befragteren (Smyril Blue Water P/F), der har lejet plads til fragt om bord på Norröna, og Fjord Line Danmark A/S udføres arbejdet med losning og lastning af gods på Norröna af fastansatte havnearbejdere hos Fjord Line. Disse havnearbejdere er omfattet af en lokalaftale mellem Fjord Line og 3F-Skagerak. Efter denne lokalaftale henhører RO-RO laste- og losseopgaver under havnearbejdernes arbejdsområde, men ikke opgaverne med



lastsikring og surring om bord. Arbejdet med lastsikring og surring på Norröna udføres af Smyril Lines egen skibsbesætning, der er omfattet af en færøsk overenskomst.

I forbindelse med forhandlingerne mellem Smyril Line og 3F om en tiltrædelsesoverenskomst opstod der uenighed om, hvem der skal udføre arbejdet med lastsikring og surring om bord på Norröna i Hirtshals Havn. 3F stillede på sin side krav om, overenskomsten tillige skal dække arbejdet med lastsikring og surring, således at dette arbejde fremover i det hele skal udføres af havnearbejdere og ikke som hidtil af skibets egen besætning. Dette krav ville Smyril Line ikke acceptere og henviste herved bl.a. til den afgrænsning af havnearbejdernes arbejdsområde i Hirtshals Havn, der gælder efter lokalaftalen mellem Fjord Line og 3F-Skagerak.

På den baggrund varslede 3F ved brev af 19. april 2011 strejke og blokade over for Smyril Line.

Om tvistens baggrund og det nærmere forløb fremgår i øvrigt følgende:

Af Fællesoverenskomsten for 2010-2012 mellem DI Overenskomst II og 3F, Almindelige bestemmelser gældende for lagerarbejdere, chauffører og havnearbejdere, fremgår bl.a.:

”§ 13 Lokale aftaler

Stk. 1. Der kan på virksomheden indgås lokale aftaler. Lokale aftaler indgås med tillidsrepræsentanten.

Der er adgang til ved lokale overenskomster at supplere og fravige bestemmelserne i overenskomstens §§ 9, 10 og 12.

Overenskomstfravigende aftaler skal være skriftlige. Sådanne lokale aftaler skal sendes til organisationerne til orientering.

... ”

Af samme overenskomsts særlige bestemmelser for havnearbejdere fremgår bl.a.:

”§ 4 Antagelse af arbejdskraft

Stk. 1. Mønstring finder sted som lokalt fastlagt ved sædvane eller overenskomstens regler.

...

§ 7 Indenbords arbejde

Til arbejde om bord i skibe på over 160 tons d.w., dog i skibe over 400 tons d.w. med trælast, antages arbejdere fra land.”

I ”Lokalaf tale af 28. september 2010 mellem Fjord Line Danmark A/S og 3F – Skagerrak” hedder det bl.a.:

”Denne lokalaf tale er indgået iht. Fællesoverenskomstens §. 13 ”Lokale aftaler” og er et supplement til den enhver tid gældende Fællesoverenskomst mel-



lem DI Overenskomst II og 3F for lagerarbejdere, chauffører og havnearbejdere.

1. Arbejdsområde

Alle forefaldende opgaver så som følgende eksempler:

*Trosseføring i forbindelse med ankomst og afgang.
Indstilling og justering af kørerampe og landgangsfaciliteter.
RO-RO laste- og losseopgaver.
Ad hoc opgaver i forbindelse med overligger, vejrlig.
Handling og stuvning af stykgods på trailere/lastbiler.
Lager og Terminalarbejde.*

...

10. Andet

...

Medarbejderen skal respektere de ordens- og arbejdsbestemmelser der til enhver tid måtte være gældende for ansatte i Fjord Line.

Denne lokalaftale er gældende fra d. 01.03.2010 og er bindende for parterne, indtil den opsiges af en af parterne, iht. § 13 i Fællesoverenskomsten.

...

Hirtshals den 28. september 2010”

Forud for lokalaftalens indgåelse var der forhandlinger mellem Lindy Grønkjær, gruppeformand i 3F Transportgruppen, Skagerrak, og maritim chef i Fjord Line, Peter Nagel. Den 7. september 2010 skrev Peter Nagel følgende i en mail til Lindy Grønkjær:

”Hej Lindy!

Vi skal videre med lokalaftalen.

Hvornår passer det dig?

Jeg har lavet lidt ændringer til aftalen og har vedlagt mit udkast. Dog mangler der stadig noget om varsling af ændret vagtplan, som du også skulle undersøge.

Som du sikkert er orienteret om, så kommer Smyril Line også til at anløbe Hirtshals fra oktober og vi skal stå for håndteringen af trailere/lastbiler til/fra M/S NORRÖNA, hvilket betyder, at vi får behov for ekstra arbejdskraft.”

Lindy Grønkjær svarede dagen efter i en mail:

”Hej Peter



Tak for henvendelsen.

Jeg har haft ferie og andet der har gjort at du ikke har fået udkast ved det forespurgt.

Jeg var også af den opfattelse, at dette ikke skulle svares på relativt hurtigt, da jeg selvfølgelig ville være med til en midlertidig løsning hvis et sådant problem skulle opstå.

Jeg er blevet opmærksom på, at Smyril-Line skal til at besejle Hirtshals og som du oplyser, er det med rederiet aftalt, at det er jer der skal være entreprenører på arbejdet i forbindelse med arbejdet indenbords og på kajen for Smyril-Line.

Det må vi også kunne finde en løsning på, da arbejdet jo som udgangspunkt er omfattet af den nuværende lokaloverenskomst.

Jeg skal til kongres hele næste uge, så hvis det er muligt vil jeg arbejde på, at vi kan mødes fredag evt. torsdag eftermiddag (er dog lidt usikker), ellers har jeg pt. muligheder i hele uge 38.”

I et anbefalet brev af 19. april 2011 til Smyril Line skriver Karsten Kristensen, forhandlingssekretær i 3F Transportgruppen:

”Smyril Line, Hanstholm – oprettelse af overenskomst – Blokadevarsel

Vi kan konstatere at forhandlingerne om indgåelse af overenskomst for havnearbejdere mellem Deres virksomhed og 3F ikke er tilendebragt og at der ikke længere føres seriøse forhandlinger med henblik på at indgå overenskomst.

Vi vil med nærværende brev meddele, at vores kompetente forsamling har godkendt at der uden yderligere varsel vil blive iværksat strejke og blokade mod Deres virksomhed.

Onsdag den 4. maj 2011 ved arbejdstids begyndelse

Det skal samtidigt meddeles, at der vil blive etableret sympatistrejke snarest muligt herefter, således at organiseret arbejdskraft ikke må levere, af- eller pålæsse varer eller gods til og fra Deres virksomhed.

Vi er dog fortsat indstillet på en fredelig løsning af sagen, hvorfor vi håber, at de snarest vil kontakte vort kontor med henblik på at indgå overenskomst.”

I et brev af 2. maj 2011 fra Annfinn V. Hansen, formand for Den færøske rederiforening (RFF), til Karsten Kristensen anførte rederiforeningen:

”Den færøske rederiforening, RFF, er blevet bekendt med, at Smyril Line Transport A/S har fået tilsendt et konfliktvarsel. I en e-mail til Rúni Olsen den 28. april siger du, at dette konfliktvarsel er møntet på rederiet Smyril Line.



Vi skal gøre opmærksom på, at Smyril Line Transport A/S og rederiet Smyril Line er to selvstændige virksomheder, der opererer på to forskellige arbejdsmarkeder – Smyril Line Transport på det danske og rederiet Smyril Line på det færøske. Begge virksomheder er dækket af overenskomster på deres respektive arbejdsmarkeder via henholdsvis Dansk Industri og RFF, og derved også Færøsk Arbejdsgiverforening.

Alle ansatte ombord på Norrøna bliver aflønnet i overensstemmelse med overenskomsten mellem de færøske fagforeninger og RFF. Det er derfor svært at se, hvorfor 3F har i sinde at kræve overenskomst for disse faggrupper.

Som vi før har orienteret dig om, så benytter Smyril Line danske virksomheder til de aktiviteter, der er knyttet til Norrøna's anløb i Hirtshals Havn. I forhold til fragt har Smyril Line en aftale med Smyril Blue Water om denne del.

Vi vil gøre opmærksom på, at alt arbejde ombord på Norrøna er en del af det færøske arbejdsmarked, og det er en del af Smyril Lines ledelsesret, hvem der bliver sat til at løse de forskellige opgaver ombord på Norrøna.

RFF kan derfor ikke se, hvordan en mulig strejke kan gennemføres lovligt, idet alle parter både på land og ombord på Norrøna er overenskomstdækkede. Der vil derfor være tale om en ulovlig konflikt, som fra vores side vil blive behandlet som sådan.

Rederiet Smyril Line og RFF vil selvfølgelig være behjælpelige med at finde en løsning på det problem, der er opstået, men vi vil anbefale at I kontakter Smyril Blue Water, der er ansvarlig for håndtering af fragt med Norrøna, for at finde en løsning.”

I en mail sendt den 2. maj 2011 kl. 12.57 fra Lindy Grønkjær til Rúni Olsen, Smyril Line, hedder det bl.a.:

”Goddag Rúni

...

Jeg er selvfølgelig meget indstillet på at der findes en løsning og skal derfor fremsende udkastet til en aftale, som skulle være jer bekendt.

Jeg har siden den første udgave tilladt mig at tilføje et ekstra afsnit i § 4 som omhandler den mulighed, at virksomhed kan købe ekstern ydelse, men dette er ikke et kardinalpunkt for mig, men en mulighed, som virksomheden kan benytte sig af.

...

I forbindelse med aftalen, skal jeg præcisere at det er virksomheden (jer) der vurderer hvor mange der skal anvendes til de arbejdsopgaver der er beskrevet. Hermed skal jeg understøtte, at det KUN er mandskab fra land der skal varetage surringsopgaver m.v.



Jeg vil ringe til dig kl. 15.00 for at drøfte aftalen og en evt. bekræftelse på dette.”

Af udkastet til tiltrædelsesoverenskomst mellem 3F og Smyril Line udarbejdet af 3F fremgår bl.a.:

§ 1. Overenskomstområde

Undertegnede arbejdsgiver er bekendt med nedenstående overenskomstforhold, som er gældende mellem:

Fagligt Fælles Forbud – 3F og Handel, Transport og Serviceerhvervene – HTS gældende for lagerarbejdere, chauffører og havnearbejdere, og vil følge denne, som den er og måtte blive, dog med følgende tilføjelser:

§ 2. Løn

...

§ 3. Arbejdsområde

Alle forefaldende arbejder så som følgende eksempler:

Trosseføring i forbindelse med ankomst og afgang.

Indstilling og justering af kørerampe og landgangsfaciliteter.

RO-RO laste- og losseopgaver.

Lastsikring og surring af gods, trailer m.v.

Ad hoc opgaver i forbindelse med overligger, vejrlig.

Handling og stuvning af stykgods på trailere/lastbiler.

Lager og Terminalarbejde.

§ 4 Aflønning af afløsere

...

Virksomheden forpligtiger sig til ved extern køb af de i aftalen beskrevne ydelser, at dette arbejde kun udføres af virksomheder, der er dækket af fællesoverenskomsten mellem DI og 3 F.”

I mail sendt den 2. maj 2011 kl. 13.03 fra advokat Anders Schmidt til Karsten Kristensen, skriver Anders Schmidt som advokat for Smyril Line følgende:

”I forlængelse af vores telefoniske drøftelser tidligere i dag, skal jeg herved bekræfte vores aftale om, at den af Forbundet ved brev af 19. april 2011 varslede konflikt udsættes til og med udgangen af uge 19, 2011 på parternes fortsatte drøftelser.

Disse drøftelser skal således være afsluttet senest søndag den 15. maj 2011[1], idet den varslede konflikt uden yderligere varsel træder i kraft med virkning fra mandag den 16. maj 2011 ved arbejdstids begyndelse.

...”

Hertil svarede Karsten Kristensen samme dag kl. 13.38:

”Tak for mail.



Det bekræftes herved at mailen er modtaget og bekræftes, at du for virksomheden anerkender at den varslede konflikt uden yderligere varsel træder i kraft med virkning fra den 16. maj 2011, hvis vi i vore fortsatte drøftelser ikke enes om indgåelse af overenskomst inden udgangen af uge 19.

For god ordens skyld vil jeg her fortælle, at vores lokale repræsentant har aftale med rederiet om at forhandle allerede i eftermiddag, hvilket jeg har godkendt. Skulle man ved denne forhandling enes om at indgå overenskomst, vil konfliktvarsel straks blive tilbagekaldt.”

Dagen efter kl. 16.14 sendte advokat Anders Schmidt følgende mail til Karsten Kristensen:

”Hej Karsten

Jeg går ud fra, at du har modtaget det i kopi vedhæftede brev fra den Færøske Arbejdsgiverforening, som rejser en række indsigelser imod konfliktens lovlighed. Vi ønsker også at diskutere disse forhold på mødet, da vi som drøftet fortsat mener, at der er tale om en ulovlig konflikt, da der er tale om allerede overenskomstdækket arbejde, men det er naturligvis kun Arbejdsretten som kan afgøre dette i sidste ende.

Dette ændrer naturligvis ikke ved, at vi fortsat håber på en aftale mens konflikten er suspenderet/udsat, men det skal være inden for rimelige rammer. Vi vender nærmere tilbage om tidspunkt for mødet i næste uge.”

I en mail af 5. maj 2011 fra Lindy Grønkjær til Rúni Olsen hedder det bl.a.:

”Tak for samtalen i går.

Jeg fornemmer virksomhedens og vores interesse i, at vi får afsluttet den løbende sag.

I henhold til vores samtale vil jeg gerne have klarhed over hvor konkret problemet med at tiltræde aftalen ligger.

For at arbejde videre med en løsning/løsningsforslag, vil jeg gerne have dig til at tilkendegive om det er en korrekt opfattelse jeg har, at det vedrører følgende elementer:

Pkt. 1.: ...

Pkt. 2: Ønske om at der er max. 2 ombord som supplerer arbejdere fra land i. f. med lastning og surring ombord på skibet.

Dette for at jeg konkret ved, at det er der ”knasterne” i aftalen ligger.”

Den 6. maj 2011 besvarede Rúni Olsen mailen således:



”Tak for tilbagemeldingen.

...

Pkt. 2: Her snakkede vi om at der var 2 mand fra land som surrede sammen med besætningen, en anden ordlyd kunne være at skibets overstyrmand (det er han der er ansvarlig for dækket) fra gang til gang vurderer antal af surring folk (alt efter hvor mange trailere skulle i land og ombord) og at dette arbejde vil blive delt mellem skib og land.

Håber vi kan komme til enighed og få lavet en aftale.”

I mail af 10. maj 2011 til Rúni Olsen kommenterede Lindy Grønkjær forslaget fra Rúni Olsen på følgende måde:

” ...

Punkt 2: Her er svaret omkring bemanningen, at forslaget som er fremsendt ikke kan imødekommes. Vi er indstillet på, at der er én fra skibet som bistår arbejdet og som i den forbindelse påtager sig ansvaret for at dette er udført sikkerhedsmæssigt forsvarligt. Vi er enig i, at det vurderes fra gang til gang, hvor meget mandskabsstørrelsen udmøntes efter at der er givet et rimeligt varsel på dette antal.

Vi er i en aftalt periode ved opstart indstillet på, at der anvendes et antal medarbejdere fra skibet til at deltage og evt. oplære de fra land mønstrede medarbejdere i arbejdsopgaven. Dette for at tage hensyn til at der er rimelig kort tid som skibet har til disse aktioner.

Vi vil i den efterfølgende aftale tilføje en tekst som anbefalet af Dem, angående en sikring af, at der kun anvendes organiseret 3F-mandskab fra land.

... ”

Der blev herefter ikke opnået enighed mellem parterne om indgåelse af en overenskomst.

Der blev den 17. maj 2011 holdt fællesmøde mellem parterne.

Af fællesmødereferatet af 18. maj 2011 fremgår det bl.a., at arbejdsgiversiden gjorde gældende, at der ikke er den nødvendige faglige interesse i konflikten, herunder at konflikten er ulovlig og i strid med principper om ligebehandling, idet alle andre rederier, der besejler havnen, selv surrer og sikrer lasten, at kampskridtet er disproportionalt, og at tvisten under alle omstændigheder ikke angår virksomheden, som benytter sig af organiseret arbejdskraft, og som ikke selv ansætter havnearbejdere til lastnings- og surringsopgaver. Arbejdstagersiden fastholdt heroverfor konflikten lovlighed, idet det færøske sømandsforbund ikke er et forbund under LO, og at arbejdet falder inden for det naturlige faglige dækningsområde for 3F-Transport.

Forklaringer



Rúni Olsen har forklaret bl.a., at han er maritim direktør i Smyril Line. Selskabets skib *Norröna* er indregistreret på Færøerne, hvor Smyril Line P/F også har hovedsæde. Selskabets konstruktion svarer til et dansk aktieselskab. Det er delvist ejet af det færøske landsstyre og et forsikringselskab. På skibet, der et såkaldt ro-ro-pax, er der 90 søfolk. De er alle – med undtagelse af en polak – færinger. Alle sømænd er dækket af en færøsk overenskomst. 10 af søfolkene er beskæftiget med surring og lastsikringsopgaver. Smyril Line står selv for passagertransporten og har udlejet plads om bord til *Smyril Blue Water P/F* til fragt af gods. *Smyril Blue Water* er et selvstændigt selskab, der ikke er koncernforbundet med Smyril Line.

Lastsikring og surring på skibet foretages af besætningen i alle havne, som skibet anløber. Skibet sejler mellem Thorshavn, Island og Hirtshals, men det har også anløbet andre nordiske havne, og i alle disse havne har søfolkene foretaget lastsikring og surring. En undtagelse herfra er Esbjerg, hvor surring og lastsikring blev udført af lokale havnearbejdere. En væsentlig forskel på Esbjerg og Hirtshals er, at der ved afsejling fra Esbjerg havn går lang tid, før man er i høj sø. I Hirtshals kan man være i høj sø få minutter efter, at skibet har forladt havnen. Der er derfor ikke tid til at gennemgå den foretagne surring og lastsikring. Surringen går altid igennem inden afsejling sker, og den går ekstra nøje igennem, såfremt den er foretaget af andre end skibets besætning. Søfolkene er uddannet til lastsikring og surring. De har gået på søfartsskole, hvor man lærer det. Skibsføreren er den, der i sidste ende har ansvaret for, at lasten er fastgjort på en sikkerhedsmæssig forsvarlig måde.

Norröna anløb Hirtshals første gang den 1. oktober 2010. Han gik ud fra, at surring og lastsikring ville kunne foretages af skibets egen besætning, ligesom det er tilfældet for skibene fra *Color Line* og *Fjord Line*, der også anløber Hirtshals Havn. I begyndelsen af november 2010 påbegyndtes forhandlinger om en overenskomst. Smyril Line ville godt forhandle med fagforeningen om en overenskomst for havnearbejdere, men rederiet kunne ikke gå med til, at surring udelukkende skulle udføres af havnearbejdere. Han kan ikke forstå, hvorfor rederiet skal forskelsbehandles i forhold til de øvrige rederier i Hirtshals havn. Smyril Line ville gerne forhandle, men 3F insisterede på opgaven med lastsikring og surring.

Lindy Grønkjær har forklaret bl.a., at han er gruppeformand i 3F Transport/Lager siden 1988. Han er ansvarlig for overenskomstforhandlingerne i Hirtshals Havn. I september 2010 blev han opmærksom på, at et andet rederi, *Fjord Line*, ville indgå samarbejde med Smyril Line om lastning og losning af Smyril Lines skib. *Fjord Line* har egne ansatte havnearbejdere, der er ansat på en lokal overenskomst med 3F.

Fjord Lines havnearbejdere udfører ikke surring og lastsikring. Dette er historisk begrundet. Den rute til Norge, *Fjord Lines* færge sejler på, går tilbage til 1920'erne. Da *Fjord Line* begyndte at sejle på ruten, ville man derfor ikke fremsætte kravet om at få tildelt opgaverne med surring og lastsikring. Det samme forløb gør sig gældende vedrørende rederiet *Color Line*, hvis færge også anløber Hirtshals. Den rute er ca. 60 år gammel. Disse to rederier har ansat egne havnearbejdere, der står for lastning og losning, men ikke for lastsikring og surring. De har begge lokale aftaler med 3F, og i disse står der bl.a., at arbejdet omfatter laste- og losseopgaver. Lastsikring og surring er ikke nævnt, men der er enighed om, at disse opgaver falder uden for havnearbejdernes arbejdsområde hos *Color Line* og *Fjord Line*. Denne undtagelse gælder imidlertid kun for de to rederier ved sejlads mellem Danmark og Norge. Hvis fx *Fjord Line* begynder at sejle til Sverige, foreligger der en anden situation.

Han er ikke bekendt med, at lastsikring og surring kræver særlig uddannelse. Andre rederier har ikke fastsat krav om, at man skal stille med særligt kvalificeret arbejdskraft til surring og



lastsikring. Ro-ro-skibe anløber Hirtshals hver uge. Han ved ikke, hvem der tager sig af lastsikring og surring på skibe, som ikke er fra Color Line, Fjord Line eller Smyril Line. Han havde ikke noget problem med, at arbejdet på Smyril Lines skib i en periode kunne udføres af havnearbejdere fra Fjord Line, indtil der blev indgået overenskomst med Smyril Line.

Karsten Kristensen har forklaret bl.a., at han er forhandlingssekretær i 3F. Han har erfaringer fra lignende forhandlingsforløb fra Lemvig, Thyborøn og Torsminde havne. Lindy Grønkjær kontaktede ham sidste år, og de holdt et møde i Hirtshals sammen med Rúni Olsen fra Smyril Line og Gert Balling fra Fjord Line. På mødet fremsatte 3F ønske om at indgå overenskomst med Smyril Line, herunder om arbejdet med surring og lastsikring. Lindy Grønkjær sagde, at det var vigtigt, at man indgik overenskomst med Smyril Line, selvom arbejdet på Smyril Lines skib blev udført af Fjord Lines folk. Mødet blev vist nok afholdt i november måned 2010. Gert lovede på mødet at trække sine folk fra Smyril Lines skib, inden en sympatikonflikt mod Fjord Line ville blive aktuel.

§ 7 i fællesoverenskomsten er udtryk for gældende praksis. Indenbords arbejde omfatter også lastsikring og surring. Det er således kun undtaget fra havnearbejdernes arbejdsområde, hvis andet følger af lokale kutymer eller sædvaner. Surring og lastsikring er en naturlig del af arbejdet med at laste gods ombord på et skib. Grænsen for havnearbejderen indenbords arbejde går ved skibets drift og vedligeholdelse. Arbejdstilsynet fører tilsyn med, at havnearbejdernes arbejde indenbords foregår efter reglerne.

Om sin mailkorrespondance med advokat Anders Schmidt den 2. maj 2011 forklarede han, at Anders Schmidt den 2. maj rettede telefonisk henvendelse til ham med henblik på at opnå udsættelse af konflikten. Vidnet var ikke umiddelbart imødekommende over for dette ønske, da han følte sig holdt hen af Smyril Line. Han skældte derfor advokaten ud, men gik til sidst med til at udsætte konflikten i 14 dage, forudsat at konflikten så kunne træde i kraft straks, hvis en forhandlingsløsning ikke forinden var opnået. Under telefonsamtalen blev spørgsmålet om lovligheden af den varslede konflikt ikke drøftet. Efter samtalen var han slet ikke i tvivl om, at konflikten ville kunne begynde efter fristens udløb. Samme dag tog han kontakt til Lindy Grønkjær og fortalte ham om udsættelsen. Han så først brevet fra den færøske rederiforening dagen efter, dvs. den 3. maj 2011, samme dag, som han også fik en mail fra advokaten. Han fandt ikke anledning til at reagere på disse henvendelser, da han efter telefonsamtalen dagen forinden og bekræftet ved mailen fra advokaten havde en klar aftale om, at konflikten ville kunne begynde uden videre den 16. maj 2011, hvis en forhandlingsløsning ikke forinden var opnået.

Color Line og Fjord Line har ansat egne havnearbejdere, og de er ikke beskæftiget med surrings- og lastsikringsopgaver. Det skyldes lokal kutyme/sædvane i Hirtshals havn. Denne kutyme gælder ikke for Smyril Line, der er ny i Hirtshals Havn, og som ikke har fastansatte havnearbejdere. Han forhandlede i 2008 en overenskomst på plads med Fjord Line, da dennes færge begyndte at anløbe Hirtshals. Han ville ikke have noget problem med, hvis det var Fjord Lines havnearbejdere, der foretog surring og lastsikring på Norröna. Det afgørende er at få fastslået, at arbejdet med lastsikring og surring er indenbords arbejde, der henhører under havnearbejdernes arbejdsområde.

Ole Nors Nielsen har forklaret bl.a., at han er næstformand i transportgruppen, 3F Aalborg. Han har været havnearbejder i 17 år. I den ene terminal i Aalborg havn har det altid været havnearbejderne, der har udført surring og lastsikring. Det gælder også for ro-ro-skibe, hvor trailerne surres til dækket med kæder. Uddannelse sker ved sidemandsoplæring og under til-



syn fra skibsføreren. I de lokale aftaler reguleres, hvor mange havnearbejdere der skal bruges til de enkelte skibe.

A har forklaret bl.a., at han er havnearbejder i Aarhus havn. Der surres på alle skibe, der anløber havnen, undtagen ét. Det drejer sig om et ro-ro-skib, og undtagelsen er historisk begrundet og stammer fra et tidspunkt, hvor der var arbejde nok på havnen.

B har forklaret bl.a., at han er havnearbejder i Fredericia, hvor der er 25 løsarbejdende havnearbejdere. De surrer på nogle skibe, på andre ikke. De surrer ikke på ro-ro-skibe. Her står søfolkene for surringen. Denne praksis er historisk begrundet.

Anders Ingemann Schmidt har forklaret bl.a., at han er senioradvokat i advokatfirmaet Kromann Reumerts arbejdsretsafdeling. Han modtog sagen omkring den 28. april 2011. Den 2. maj 2011 talte han i telefon med Karsten Kristensen. Ifølge kontorets debiteringssystem havde samtalen en varighed på ca. 70 minutter. Samtalen drejede sig hovedsageligt om spørgsmålet om konfliktens lovlighed. Vel nok 80 procent af samtalen angik dette emne.

Karsten Kristensen var bekymret for, at der efter en udsættelse skulle afgives et yderligere varsel, før konflikten kunne træde i kraft. Aftalen gik således alene på varslingsspørgsmålet og ikke på, om den varslede konflikt ville være lovlig. Vidnet har således på intet tidspunkt frafaldet indsigelsen om, at en konflikt ville være ulovlig. Det var en kompliceret sag, og det ville have været meningsløst, hvis han efter at have haft sagen i så kort tid havde tilkendegivet, at konflikten ville være lovlig.

Han kan ikke nærmere huske, hvorfor han ikke tog forbehold for indsigelser om konfliktens lovlighed i sin mail til Karsten Kristensen den 2. maj 2011, men han havde lige talt med ham om det i 70 minutter, og derfor han regnede han med, at hans synspunkter var klare for Karsten Kristensen.

I tiden efter hans mail af 3. maj 2011 til Karsten Kristensen havde han flere telefonsamtaler med denne. Frem til den 12. maj 2011 talte de sammen nok i alt 3 eller 4 gange, herunder om spørgsmålet om konfliktens lovlighed. De drøftede bl.a. Arbejdsrettens dom i sagen 2000.455, den såkaldte ”Mitropa-dom”, og på intet tidspunkt gav Karsten Kristensen udtryk for, at vidnet med mailen af 2. maj 2011 skulle have anerkendt konfliktens lovlighed.

Peter Nagel har forklaret bl.a., at han er HR chef i Fjord Line. Han har været hos Fjord Line siden 1999. Fra 1965 og indtil 1999 sejlede han selv. Han var med til at starte et stevedoreselskab i Esbjerg i 1981. Fjord Line har to skibe, der sejler på ruterne Hirtshals-Stavanger-Bergen og Hirtshals-Kristiansand. Skibene er af samme slags som Norröna. Ruten går tilbage til 1993, og de startede med at sejle fra Hirtshals fra den 1. oktober 2008. Før denne dato sejlede færgen fra Hanstholm. Skiftet til Hirtshals skete pga. havneindløbet.

Fjord Line har 6 ansatte havnearbejdere. De trækker trailere til og fra skibene. De surrer ikke. Det gør besætningen. Color Lines havnearbejdere surrer heller ikke. I Hirtshals havn står havnearbejderne således ikke for surring på ro-ro-skibe. Da Fjord Line sejlede fra Hanstholm, var det også søfolkene, der stod for surringen. Der er næsten ikke 2 havne i Danmark, hvor ordningen mht., hvem der står for surring og lastsikring, er ens. I nogle havne kan det endog variere fra skib til skib.



Frem til 2008 var der en færge drevet af selskabet Kystlink, der sejlede fra Hirtshals og til Norge. Kystlink gik samme år konkurs, og ruten ophørte. Der blev heller ikke surring af havnearbejdere på den færge. Surring kræver ikke nogen lang uddannelse, men såvel søfolk som stevedorer ved, at surring er en meget vigtig sikkerhedsmæssig opgave på skibet. Der er sket frygtelige ulykker med færger på grund af mangelfuld surring. Havnearbejderne i Hirtshals vil uden tvivl kunne lære at surre og lastsikre.

Den lokalaftale, som Fjord Line underskrev med 3F den 28. september 2010, indeholdt kun få redaktionelle ændringer i forhold til den tidligere. Lindy Grønkjær var indforstået med, at Fjord Line havnearbejdere skulle udføre laste- og lossearbejdet på Smyril Lines skib, og at arbejdet var dækket af lokalaftalen. Arbejdet udføres for Smyril Blue Water, som har en aftale med Smyril Line om slot charter. Fjord Line fakturerer det udførte havnearbejde til Smyril Blue Water.

Jonfinn Simonsen har forklaret bl.a., at han er operational manager i Smyril Blue Water. Selskabet ejes af det danske selskab Blue Water i Esbjerg og er helt adskilt fra Smyril Line. Smyril Blue Water har købt dæksplads af Smyril Line til befragtning af gods. Selskabet har ansat havnearbejdere i Torshavn og i Island, mens man i Hirtshals bruger Fjord Lines havnearbejdere. I ingen af havnene står havnearbejderne for surrings- og lastsikringsarbejdet. Det udføres af Smyril Lines egne søfolk. Norröna er den eneste ro-ro-pax færge på ruten mellem Færøerne og Hirtshals. På Færøerne sejler en lignende færge mellem de forskellige øer, og også på den foretages surring og lastsikring udelukkende af sømændene på skibet. Smyril Lines besætning har altid stået fået disse opgaver; eneste undtagelse har været Esbjerg havn, hvor surring og lastsikring kutymemæssigt foretages af lokale havnearbejdere.

Parternes argumenter

Klager har gjort gældende, at rederiet ikke på noget tidspunkt har givet afkald på indsigelsen om konfliktens lovlighed. Mailen af 2. maj 2011 fra advokat Anders Schmidt angår kun spørgsmålet, om der efter udsættelsen skulle afgives et nyt konfliktvarsel, og ikke det materielle spørgsmål om konfliktens lovlighed. I det efterfølgende forløb, hvor Smyril Line gentagne gange bestred konfliktens lovlighed, gav indklagede da heller ikke udtryk for, at man havde forstået mailen som en anerkendelse af, at den varslede konflikt var lovlig.

For så vidt angår spørgsmålet om konfliktens lovlighed, har klager gjort gældende, at indklagede ikke er berettiget til at iværksætte konflikt med henblik på at opnå en overenskomst med Smyril Line på de vilkår med hensyn til surrings- og lastsikringsopgaverne, som indklagede har krævet. Konflikten er i strid med indklagedes fredspligt over for Fjord Line, idet indklagede har indgået en lokalaftale med Fjord Line, og idet det er Fjord Lines havnearbejdere, der udfører laste- og lossearbejdet på klagers skib. Endvidere har indklagede ikke den fornødne faglige interesse i at iværksætte en konflikt over for klager. Tvisten angår afgrænsningen mellem arbejdsområdet for havnearbejdere og for søfolk for så vidt angår arbejde om bord på et skib. Der er tale om arbejde om bord på et færøsk skib, og arbejdet med lastsikring og surring er dækket af en færøsk overenskomst med sømændene. Der skal således – jf. Arbejdsrettens dom af 20. juni 2000 i sag nr. 2000.455 – foreligge særlige omstændigheder, for at forbundet kan antages at have den fornødne faglige interesse i at overenskomstdække dette arbejde, da arbejdet på Norröna udføres af personer, hvis ansættelsessted ligger i Færøerne, og hvis arbejde i Hirtshals er et naturligt og underordnet led i den internationale transports gennemførelse. Sådanne særlige omstændigheder foreligger ikke. Der er kutyme i Hirtshals for, at surrings- og lastsikringsarbejdet på ro-ro-skibe ikke udføres af havnearbejdere, men af besætningen på



skibet. Det er en uacceptabel og konkurrenceforvridende forskelsbehandling, hvis Smyril Line som det eneste rederi skal benytte havnearbejdere i Hirtshals Havn til dette arbejde. Hensynet til skibets manøvredygtighed til søs tilsiger, at det er klagers egen besætning, der forestår sikrings- og surringsarbejdet på skibet. Hertil kommer, at det ikke er lovligt at iværksætte en konflikt med henblik på at opnå eneret til udførelsen af en bestemt arbejdsopgave, da dette vil stride mod ledelsesretten. I øvrigt vil en konflikt være uproportional, navnlig henset til, at klageren overordnet er indstillet på at indgå overenskomst.

Indklagede har gjort gældende, at konflikten må anses for lovlig, allerede fordi dette er anerkendt og aftalt mellem parterne den 2. maj 2011. Advokat Anders Schmidt har i sin mail af 2. maj 2011 til Karsten Kristensen ankerkendt, at konflikten vil kunne træde i kraft den 16. maj 2011. Hvis dette ikke indebar en anerkendelse af konfliktens lovlighed, ville indklagede ikke være gået med til den aftalte udsættelse. Det kan derfor ikke tillægges betydning, at advokat Anders Schmidt – efter at have fået kendskab til brevet fra den færøske rederiforening til indklagede – tilslutter sig rederiforeningens vurdering.

For så vidt angår spørgsmålet om konfliktens lovlighed har indklagede anført, at 3F har den fornødne faglige interesse i at overenskomstdække lastnings- og losningsopgaverne hos klager. Som dokumenteret af vidneforklaringerne omfatter forbundets naturlige faglige dækningsområde alt arbejde, herunder surring, i forbindelse med lastning og losning af gods på skibe i de danske havne. Surring er omfattet af § 7 om ”indenbords arbejde” i Fællesoverenskomsten mellem DI og 3F-Transportgruppen. Arbejdet henhører derfor under havnearbejderen arbejdsområde, medmindre der konkret er indgået aftale eller opstået en kutyme for det modsatte. Også forholdene i andre havne har i den forbindelse betydning. En eventuel kutyme i Hirtshals Havn for, at det er skibenes besætning og ikke havnearbejdere, der udfører surring, omfatter under alle omstændigheder ikke klager, der ikke har et overenskomstforhold til indklagede. En konflikt mod klager vil ikke være i strid med fredspligten, da der ikke er noget overenskomstforhold mellem indklagede og klager. Om kampskridt vil være i strid med fredspligten over for Fjord Line, må i givet fald være op til Fjord Line at anfægte. Fjord Lines udførelse af laste- og losseopgaver på Norröna er siden oktober 2010 foregået efter konkret aftale med 3F-Skagerak under det udtrykkelige forbehold, at der var tale om en midlertidig løsning under de stedfundne forhandlinger med Smyril Line.

Arbejdsrettens begrundelse og resultat

Som anført i indledningen angår sagen spørgsmålet lovligheden af den konflikt, som Fagligt Fælles Forbund (3F) har varslet ved brev af 19. april 2011 til Smyril Line.

For så vidt angår spørgsmålet om, hvorvidt Smyril Line har anerkendt lovligheden af den varslede konflikt, skal Arbejdsretten udtale følgende:

Mailen af 2. maj 2011 til Karsten Kristensen, 3F, fra Smyril Lines advokat, advokat Anders Schmidt, er en bekræftelse af en telefonisk aftale om, at konflikten udsættes på parternes fortsatte forhandlinger, og at den varslede konflikt uden yderligere varsel træder i kraft den 16. maj 2011, hvis forhandlingerne ikke forinden er afsluttet med en aftale.

Mailen indeholder således en anerkendelse af, at ikrafttrædelse af konflikt ikke kræver et nyt varsel. Hverken i ordlyden af mailen, i de forklaringer, der er afgivet om den forudgående telefoniske drøftelse eller i forløbet i øvrigt er der holdepunkter for at antage, at mailen tillige



skulle forstås som en anerkendelse af, at den varslede konflikt er lovlig. Tværtimod fremgår det udtrykkeligt af den mail, som Anders Schmidt dagen efter, dvs. den 3. maj 2011, sendte til Karsten Kristensen, og af brevet af 2. maj 2011 fra den færøske rederiforening, at Smyril Line fortsat mente, at der er tale om en ulovlig konflikt. Der er i øvrigt heller ikke noget, der tyder på, at 3F havde opfattet mailen af 2. maj som en anerkendelse af konfliktens lovlighed. Hvis det havde været tilfældet, er der grund til at tro, at 3F meget hurtigt ville have gjort indsigelse mod mailen af 3. maj fra advokat Anders Schmidt og brevet af 2. maj fra den færøske rederiforening. Dette gjorde 3F imidlertid ikke.

På den baggrund finder Arbejdsretten, at Smyril Line ikke har givet afkald på at anfægte lovligheden af den varslede konflikt.

Der skal herefter tages stilling til, om det er lovligt for indklagede at konflikte med det formål at få Smyril Line til at indgå en tiltrædelsesoverenskomst, hvor rederiet skal anerkende, at lastsikrings- og surringsarbejdet om bord på Norröna i Hirtshals Havn i det hele henhører under havnearbejdernes arbejdsområde.

Den varslede konflikt angår således ikke selve laste- og lossearbejdet på Norröna. Dette arbejde udføres i dag af Fjord Lines havnearbejdere, der er dækket af lokalaftalen mellem 3F-Skagerak og Fjord Line, og Smyril Line var indstillet på at indgå overenskomst herom med 3F. Forhandlingerne om en tiltrædelsesoverenskomst strandede alene på spørgsmålet om en udvidelse af havnearbejdernes arbejdsområde til ud over laste- og lossearbejdet også at omfatte arbejdet med lastsikring og surring – et arbejde, der i dag udføres af besætningen på Norröna.

Indledningsvis bemærkes, at det ikke henhører under Arbejdsretten at tage stilling til fortolkningen af § 7 om ”indenbords arbejde” i de særlige bestemmelser for havnearbejdere, der er indeholdt i Fællesoverenskomsten for 2010-2012 mellem DI Overenskomst II og 3F.

Efter bevisførelsen lægges det til grund, at ingen havnearbejdere i Hirtshals Havn – hverken de fastansatte havnearbejdere hos Fjord Line og Color Line eller de løsarbejdende havnearbejdere – udfører arbejde med lastsikring og surring om bord på skibene. Fjord Line begyndte at sejle fra Hirtshals Havn i oktober 2008, og de fastansatte havnearbejdere hos Fjord Line er omfattet af en lokalaf tale mellem Fjord Line og 3F-Skagerak. For disse havnearbejdere er arbejdsopgaverne afgrænset på den måde, at arbejdet ikke omfatter surring og lastsikring. Dette arbejde udføres af besætningen om bord på Fjord Lines skibe. Det samme gør sig gældende for Color Line. På Smyril Lines skib Norröna er arbejdet med lastning og losning af gods i Hirtshals Havn hidtil blevet udført af Fjord Lines havnearbejdere, mens arbejdet med lastsikring og surring er blevet udført af besætningen på Norröna.

Ordningen i Hirtshals Havn er således generelt den, at havnearbejdernes arbejdsområde ikke omfatter lastsikring og surring om bord. Dette arbejde udføres af skibenes besætning, i hvert fald når der er tale om ro-ro-skibe.

Hertil kommer, at arbejdet med lastsikring og surring er et arbejde, der i det hele udføres om bord på skibet. Der er tale om et arbejde, der har stor betydning for skibets sødygtighed, og det endelige ansvar for, at det er udført sikkerhedsmæssigt forsvarligt, påhviler skibsføreren.

På den baggrund finder Arbejdsretten, at Smyril Line har været berettiget til at modsætte sig 3F's krav om, at rederiet i en tiltrædelsesoverenskomst skulle acceptere, at lastsikrings- og



surringsarbejdet om bord på Norröna i Hirtshals Havn udelukkende skal udføres af havnearbejdere.

Som følge af det anførte må den varslede konflikt anses for ulovlig, og Arbejdsretten tager derfor klagers påstand til følge.

For så vidt angår sagsomkostninger er ikke grundlag for at fravige praksis, hvorefter ingen af parterne betaler sagsomkostninger til den anden part.

Thi kendes for ret:

Landsorganisationen i Danmark for Fagligt Fælles Forbund skal anerkende, at den af Fagligt Fælles Forbund varslede strejke og blokade over for Smyril Line P/F er ulovlig.

I sagsomkostninger for Arbejdsretten skal Landsorganisationen i Danmark for Fagligt Fælles Forbund inden 14 dage efter afsigelsen af denne dom betale 2.000 kr. til Arbejdsretten.

Poul Dahl Jensen