

Udskrift
af
Arbejdsrettens dom af 25. februar 2021

I sag nr.: 2020-1747

KL

for

Samsø Kommune/Samsø Rederi
(advokat Christian K. Clasen)

mod

Fagbevægelsens Hovedorganisation

for

FOA – Fag og Arbejde
(advokat Dennis Schnell-Lauritzen)

*Dommere: Carl Erik Johansen, Tina Reissmann, Benny Rosberg, Hanne Schmidt
(retsformand), Anne Windfeldt Trolle, Simon Tøgern, Jan Villadsen.*

Indledning

Denne sag angår lovligheden af et konfliktvarsel afgivet af FOA den 23. november 2020 mod KL i anledning af, at Samsø Rederi, der ejes af Samsø Kommune, på et endnu ikke fastlagt tidspunkt i 2021 vil indsætte færgerne Lilleøre til at besejle ruten Sælvig-Aarhus.

Konfliktvarslet angår navigatører, der agtes ansat i eller er ansat i stillinger som navigatører på færgerne.

Parternes påstande

Klager, KL for Samsø Kommune/Samsø Rederi, har nedlagt følgende påstande:

Indklagede, Fagbevægelsens Hovedorganisation for FOA, skal anerkende, at indklagedes konfliktvarsel af 23. november 2020 er ulovligt.

Indklagede skal tilbagekalde konfliktvarslet af 23. november 2020 samt afslutte en eventuel konflikt iværksat i overensstemmelse med varslet.

Indklagede, Fagbevægelsens Hovedorganisation for FOA, har påstået frifindelse.

Sagsfremstilling

Overenskomstmæssige forhold

Navigatører ved de kommunale færgeoverfarter er i dag omfattet af enten Overenskomst for maritimt personale indgået mellem KL og FOA eller Forhandlingskartellets Fællesoverenskomst, som er indgået mellem KL og bl.a. Lederne Søfart. Foruden Lederne Søfart omfatter Forhandlingskartellets Fællesoverenskomst Danske Skov- og Landskabsingeniører og Have- og Parkingeniører, HI – Organisation for ledende medarbejdere i Idræts-, Kultur- og Fritidssektoren, Kort- og Landmålingsteknikernes Forening og Maskinmestrenes Forening.

Frem til 1994 havde FOA og Lederne Søfart hver deres overenskomst med KL. I 1994 slog man en række overenskomster, herunder FOA's og Lederne Søfarts overenskomster med KL, sammen til Overenskomst for maritimt personale indgået mellem KL samt FOA, Lederne Søfart (dengang Dansk Navigatørforening), Foreningen af Havnefogeder i Danmark og Maskinmestrenes Forening.

FOA og Lederne Søfart indgik herefter fælles overenskomst med KL frem til 2008, hvor KL indgik særskilte overenskomster på det maritime område. Fællesoverenskomsten blev således opgivet, og i stedet vendte man for FOA's vedkommende tilbage til en særskilt overenskomst med KL, således at FOA-overenskomsten genopstod som en overenskomst, der kun havde FOA som overenskomstpart på lønmodtagersiden. Søfartens Lederes overenskomstforhold (nu Lederne Søfart) med KL blev videreført med en fællesoverenskomst indgået mellem KL og Forhandlingskartellet, der bl.a. omfatter Lederne Søfart. FOA og Lederne Søfart er begge medlem af Forhandlingsfællesskabet, der på vegne af FOA og Lederne Søfart samt en række andre organisationer forhandler tværgående aftaler på det kommunale arbejdsmarked.

Valget af overenskomst gav i 2011 anledning til en tvist mellem KL og FOA i forhold til færgeruter på Ærø, der overgik fra det private til det kommunale område. Tvisten udsprang af, at Ærø Kommune i forbindelse med kommunaliseringen af færgeruterne besluttede at henføre færgernes navigatører (skibsførere og styrmænd) til overenskomsten mellem KL og bl.a. Søfartens Ledere (Forhandlingskartellets Fællesoverenskomst). FOA gjorde gældende, at KL havde begået overenskomstbrud, idet færgernes navigatører efter FOA's opfattelse var omfattet af KL's og FOA's overenskomst for maritimt personale. Tvisten blev afgjort ved faglig voldgift, hvor KL ved kendelse af 4. februar 2013 (FV2012.0045) blev frifundet for

FOA's påstand om, at overenskomsten for maritimt personale mellem FOA og KL skulle anvendes for medarbejdere ansat i Ærø Kommune til tjeneste ved Ærøfærgerne i stillinger som navigatører (skibsførere og styrmænd). Af opmandens bemærkninger og konklusion fremgår bl.a.:

”Sagen drejer sig om, hvorvidt navigatører ved Ærøfærgerne er omfattet af FOA-overenskomsten efter Ærøfærgernes kommunalisering.

...

Imidlertid har indklagede anført, at bl.a. følgende medarbejdergrupper ikke er omfattet af FOA-overenskomsten:

Cateringpersonale ved kommunale færgeoverfarter (omfattet af et protokollat til overenskomst for specialarbejdere m.fl. mellem KL og 3F), administrativt kontorpersonale ved kommunale færgeoverfarter (omfattet af overenskomst for kontorpersonale og IT-personale m.fl. indgået med HK) og medarbejdere ved kommunale færgefarter i stillinger, hvortil der kræves maskinmesteruddannelse, skibsførere ved Sejerøfærgerne og Grenaa-Anholt Færgeselskab, skibsførere og overstyrmand ved Færgeselskabet Læsø I/S, samt maskinmestre ved Endelave Færgeselskab og færgeselskabet Læsø I/S (omfattet af Karteloverenskomsten).

Dette er ikke bestridt af klageren, og allerede af den grund kan det fastslås, at FOA-overenskomstens § 1, stk. 1, ikke skal forstås således, at *alt* personale ved kommunale færgeoverfarter er omfattet af FOA-overenskomsten.

Dette indebærer, at den nærmere fastlæggelse af FOA-overenskomstens dækningsområde ikke kan ske ud fra ordlyden af overenskomstens § 1, stk. 1, men kræver en fortolkning af bestemmelsen, der baserer sig på andre forhold. Opmanden finder – således som det også er anført af indklagede – at fastlæggelsen i første række må ske i lyset af overenskomstens historiske forudsætninger og under hensyntagen til, hvorledes overenskomstparterne hidtil har forholdt sig til spørgsmålet om, hvilke personalegrupper der skal være omfattet af overenskomsten.

Den ovenfor foretagne gennemgang af tidligere udgaver af FOA-overenskomsten viser, at det direkte fremgik af overenskomstteksterne fra 1980-erne til og med overenskomsten fra 1991, at overenskomstens dækningsområde dengang blev fastlagt gennem en positiv opregning af bestemte færgeruter i form af en liste i et bilag til overenskomsten og ikke ved et generelt kriterium. Dækningsområdet kunne derfor kun udvides ved, at en ny færgerute med navns nævnelse blev føjet til listen i bilaget, hvilket nødvendigvis forudsatte, at parterne var enige herom. Opmanden lægger herefter til grund, at det var en betingelse for, at personalet ved nye færgeruter kunne omfattes af overenskomsten, at overenskomstparterne *var enige herom*, uanset arten og størrelsen af de pågældende færger eller færgepersonalets uddannelsesniveau.

Med fællesoverenskomsten fra 1994 ændredes selve formuleringen af området for de personalegrupper, som FOA havde forhandlingsretten for, idet det nu i fællesoverenskomsten hed, at overenskomsten (bl.a.) omfattede ”personale ved kommunale færgeoverfarter”. Man forlod således den hidtidige måde at formulere overenskomstens dækningsområde på, idet dækningsområdet ikke længere var fastlagt gennem en positiv

opregning af de af overenskomsten omfattede færgeruter, men ved det generelle begreb ”personale”. At ”*personale ved kommunale færgefarter*” imidlertid ikke betød ”*alt personale ved kommunale færgefarter*” fremgik af, at skibsførere ved Sejerø-Havnsø og Grenaa-Anholt færgefarter samt maskinchefen ved Sejerø-Havnsø færgefart var særskilt nævnt i bestemmelsen om overenskomstens dækningsområde (lige som disse personalegrupper ikke var omfattet af FOA’s forhandlingsret). Endvidere fremgik det af fællesoverenskomstens § 26, stk. 1, at der ikke ved indgåelsen af overenskomsten var tilsigtet nogen ændringer i de hidtil gældende forhandlingsrets-forhold. Endelig fremgik det af fællesoverenskomstens protokollat nr. 2, at FOA’s forhandlingsret omfattede maritimt personale, der ansættes ved kommunale færgeoverfarter, herunder amtskommunale, *i overensstemmelse med hidtidig praksis* (opmandens fremhævelse).

På det således foreliggende grundlag finder opmanden det mest nærliggende at antage, at det ikke var KL’s og FOA’s hensigt med formuleringen af den del af overenskomstens dækningsområde, der vedrørte FOA’s forhandlingsret, at de hidtidige – foran beskrevne – principper for fastlæggelsen af FOA-overenskomstens dækningsområde skulle ændres. Opmanden finder således, at det ikke var overenskomstparternes mening, at færgeruter, der blev kommunaliseret, hermed automatisk blev omfattet af den del af fællesoverenskomsten, der vedrørte FOA’s forhandlingsret, men at en placering i dækningsområdet (fortsat) forudsatte, at der var enighed mellem overenskomstparterne herom. Heri ligger som det mindre i det mere, at KL som vilkår for at acceptere, at en kommunaliseret færgerute blev omfattet af den del af overenskomsten, der vedrørte FOA’s forhandlingsret, ville kunne forlange, at bestemte personalegrupper (f.eks. navigatører) blev undtaget herfra.

Opmanden finder heller ikke tilstrækkelige holdpunkter for at antage, at det skulle have været hensigten med den ændrede formulering af overenskomstdækningen, at personalet på en kommunaliseret færgerute blev omfattet af dækningsområdet for FOA’s forhandlingsret i alle tilfælde, hvor overenskomstparterne *ikke* var blevet enige om at undtage personalet på den kommunaliserede færgerute eller dele af personalet herfra, f.eks. i forbindelse med, at en del af personalet blev henført til andre fagforbunds forhandlingsret.

FOA-overenskomsterne fra 2008 og 2011 har med hensyn til dækningsområde gentaget fællesoverenskomstens formulering ”personale ved kommunale færgefarter”. Det må derfor formodes, at overenskomstparterne ikke i forbindelse med, at FOA-overenskomsten i 2008 genopstod som en overenskomst uden andre overenskomstparter på lønmodtagersiden end FOA, havde til hensigt at ændre på principperne for fastlæggelsen af overenskomstens dækningsområde. Der er intet oplyst for voldgiftsretten, der giver grundlag for at anse denne formodning for afkræftet.

Opmanden finder efter de foreliggende oplysninger, at overenskomstparterne indtil nærværende sag har praktiseret spørgsmålet om FOA-overenskomstens dækningsområde i overensstemmelse med den foran anførte. Der henvises herved til, at skibsførere, overstyrmand og maskinmestre ved Færgeselskabet Læsø I/S, ikke blev henført under FOA’s forhandlingsområde, da dette færgeselskab som en ny færgerute blev omfattet af fællesoverenskomsten, og at skibsførere ved Sejerøfærgen ikke blev omfattet af FOA-overenskomsten, (men af Kartel-overenskomsten) da Sejerøfærgen i 2011 efter i en periode at have været privatiseret på ny blev kommunaliseret. Dette skete efter det oplyste uden indsigelse fra FOA. Opmanden finder, at dette indicerer, at FOA gik ud fra, at KL var berettiget til at kræve, at de pågældende navigatører ikke skulle omfattes af området for FOA’s forhandlingsret og dermed af FOA-overenskomsten fra og med 2008.

Det følger af den fortolkning af FOA-overenskomstens dækningsområde, der er fastslået ovenfor, at det er en betingelse for, at navigatørerne ved Ærøfærgerne omfattes af FOA-overenskomsten, at KL og FOA er enige herom, og da denne enighed ikke foreligger, gives der allerede af den grund indklagede medhold i den principale påstand om frifindelse for klagerens påstand. Det bliver derfor ikke fornødent at tage stilling til indklagedes anbringende om, at navigatørerne ved Ærøfærgerne falder uden for FOA's naturlige faglige område.

Herefter

b e s t e m m e s:

KL frifindes.”

Overenskomst for maritimt personale mellem KL og FOA fra 2018 indeholder følgende bestemmelse om dækningsområdet:

”Kapitel 1. Personafgrænsning

§ 1. Hvem er omfattet

Stk. 1

Overenskomsten omfatter

a) personale ved kommunale færgeoverfarter,

b) havnebetjente,

ved fællesbestemmelser benævnt maritimt personale, som er ansat

1. i KL's forhandlingsområde, bortset fra Gentofte Kommune
2. i virksomheder, som har bemyndiget KL til med bindende virkning at indgå overenskomster mv.

Bemærkning:

Ved nyetablering af en kommunal færgerute eller kommunalisering af en eksisterende færgerute skal der med hensyn til navigatører særskilt tages stilling til valg af overenskomst.”

Af bilag A til overenskomsten fremgår bl.a.:

”Bilag A – Generelle bemærkninger til funktionsløn og kvalifikationsløn

...

Kvalifikationsløn

Eksempler på kriterier for kvalifikationsløn til færgepersonale

...

- den for jobbet relevante efteruddannelse
- kompetencegivende efteruddannelse
- specialviden, herunder anden faglig uddannelse
- god formidler
- engagement
- kreativitet
- sætteskippereksamen

- kystskippereksamen
- skibsførereksamen
- styrmandseksamen
- ...”

Forhandlingskartellets Fællesoverenskomst mellem KL og bl.a. Lederne Søfart fra 2018 indeholder følgende bestemmelse om dækningsområdet for så vidt angår navigatører:

”Kapitel 1. Personafgrænsning og forhandlings- og aftaleret

§ 1. Hvem er omfattet, og hvem har forhandlings- og aftaleretten

Stk. 1

Overenskomsten omfatter

...

- c) Navigatører (skibsfører og styrmænd) på Ærøfærgerne, ved Samsø Rederi (Hou-Sælvig), Ø-færgerne (Faaborg-Avernakø/Lyø), samt lejrskoleskibe, skibsførere ved Grenaa-Anholt færgefart og Sejerø Færger, skibsførere og overstyrmænd ved Færgeselskabet Læsø K/S, lodser og skibsfører i Aarhus Havn fx på bugserbåde.

...

som er ansat i

1. KL's forhandlingsområde
2. Virksomheder, som har bemyndiget KL til med bindende virkning at indgå overenskomster.

Bemærkning

...

Ved nyetablering af en kommunal færgerute eller kommunalisering af en eksisterende færgerute skal der med hensyn til navigatører særskilt tages stilling til valg af overenskomst.”

Forløbet i den foreliggende sag

Samsø Kommune ved Samsø Rederi indsætter i foråret 2021, formentlig i slutningen af april, færgen Lilleøre til at besejle ruten mellem Sælvig på Samsø og Aarhus. Der er tale om en hurtiggående færges for gående og cyklister med plads til 296 passagerer.

Af Søfartsstyrelsens forhåndsfastsættelse af 6. marts 2020 af besætningen på færgen fremgår bl.a.:

”Høring af ansøgning om forhåndsfastsættelse af besætningen HSC passagerskibet LILLEØRE

...

Søfartsstyrelsen er indstillet på at forhåndsfastsætte besætningen med fire besætningsmedlemmer:

- 1 skibsfører med bevis som sætteskipper
- 1 overstyrmand med bevis af 3. grad
- 1 maskinchef med bevis som skibsmaskinist af 1. grad og
- 1 sikkerhedsbesætningsmedlem

for sejlads på ruten Sælvig-Tunø-Aarhus med op til 296 passagerer.”

Ved brev af 23. november 2020 til KL varslede FOA konflikt mod Samsø Rederi, Samsø Kommune, med henblik på at overenskomstdække navigatører på færgen Lilleøre. Af konfliktvarslet fremgår bl.a.:

”Under henvisning til § 7 i hovedaftalen af 2004 mellem KL og FOA - Fag og Arbejde varsler FOA hermed blokade og strejke mod Samsø Rederi, Samsø Kommune. Arbejdsstandsningen omfatter forbundets medlemmer, der agtes ansat i, eller er ansat i stillinger som navigatører på færgen Lilleøre (Samsø Express) og iværksættes med henblik på at opnå overenskomstdækning for navigatørerne på færgen. FOA kræver, at navigatørerne omfattes af overenskomsten mellem KL og FOA gældende for Maritimt personale.

Konflikten varsles til ikrafttræden pr. 1. januar 2021, eller et hvilket som helst tidspunkt herefter, hvor Samsø Rederi, Samsø Kommune overtager ansvaret for besætningen på pågældende færge. Konflikten omfatter derfor såvel prøvesejlads som drift.

Der har været ført forhandlinger efter hovedaftalens § 6 uden at disse forhandlinger har ført til noget resultat.”

Ved brev af 25. november 2020 protesterede KL mod det afgivne konfliktvarsel. Af brevet fremgår bl.a.:

”FOA’s konfliktvarsel af 23. november 2020, modtaget med anbefalet brev den 24. november 2020, giver anledning til følgende indsigelser fra KL.

...

Eftersom varslet, jf. ovenfor ikke er varslet korrekt, ligesom karakteren og omfanget af den varslede konflikt er uklart, anser KL konfliktvarslet som værende ugyldigt i sin helhed, og skal anmode FOA om at tilbagekalde varslet.

KL skal endvidere protestere over konfliktvarslet, idet det er KL’s opfattelse, at FOA ikke har konfliktret for krav om overenskomstdækning af navigatørerne på en ny færgerute på det kommunale område. Navigatører på det maritime område er således overenskomstdækket af henholdsvis Forhandlingskartellets overenskomst og den Maritime FOA overenskomst. Såfremt der ikke kan opnås enighed mellem parterne, er det KL, der ved oprettelsen af en ny kommunal færgerute vurderer, hvilken overenskomst, der skal dække bl.a. navigatører mv. Denne forståelse af overenskomsten

er senest bekræftet af faglig voldgift kendelse af 4. februar 2013 vedrørende Ærøfærgerne.”

I et jobopslag fra Samsø Kommune af 30. november 2020 vedrørende færgerne Lilleøre og Prinsesse Isabella fremgår bl.a.:

”Samsø Rederi søger besætninger til den nye hurtigfærge Lilleøre

Samsø rederi søger 2 besætninger og 1 afløserbesætning til at sejle vores helt nye HSC færge benævnt Lilleøre. Færgeren er nu under bygning i Kina, og skal indsættes den 24/4-2021. Inden da vil der være oplæring, simulatorpraktik, testsejladser o.lign

Stillingerne søges besat pr 1/3-2021 eller snarest derefter.

...

Til at sejle Lilleøre, søger vi folk med min. følgende sønæringsbeviser:

2 Kaptajner med min. bevis som sætteskipper

2 Overstyrmænd med min. bevis som sætteskipper (skal også kunne virke som fung. Kaptajn)

2 Afløser Overstyrmænd med min. bevis som styrmand af 3. grad

...

Til at afløse på både Prinsesse Isabella og Lilleøre søger vi:

1 ”Superafløser” med papir som dualofficer (styrmand af 1. grad og maskinmester af 1. grad.) Dette vil være en stilling på fuld tid. Det påtænkes, at man vil skulle kunne dække alle tre officersstillinger på Lilleøre, samt fungere som Overstyrmand på Prinsesse Isabella.

For alle stillinger forventer vi at du har:

- Højt fagligt niveau
- ...
- De til færgefart nødvendige sønærings- og kursusbeviser
- ...
- Erfaring med manøvrering i mindre skibstyper (gælder for navigatører)”

FOA meddelte ved mail af 1. december 2020 til KL, at FOA fastholder konfliktvarslet. I konsekvens heraf holdt parterne den 9. december 2020 fællesmøde i sagen. Af referatet fra fællesmødet fremgår bl.a.:

”Deltagere: Repræsentanter fra FH, FOA, Samsø Rederi og KL

...

KL anførte, at konfliktvarslet er i strid med parternes hovedaftale, herunder § 7, stk. 3, idet færgen endnu ikke er i Danmark og ikke sat i drift, og der på nuværende tidspunkt ikke er antaget noget personale på færgen Lilleøre (Samsø Express). Det er derfor KL's opfattelse, at FOA ikke på nuværende tidspunkt kan varsle en konflikt.

...

KL anførte videre, at FOA ikke har konfliktret for krav om overenskomstdækning af navigatørerne på en ny færgerute på det kommunale område. Navigatører på det maritime område er således overenskomstdækket af henholdsvis Forhandlingskartellets overenskomst som den maritime FOA-overenskomst. Såfremt der ikke kan opnås enighed mellem parterne, er det KL, der ved oprettelsen af en ny kommunale færgerute vurderer, hvilken overenskomst, der skal dække bl.a. navigatører mv. Denne forståelse af overenskomsten er senest bekræftet af faglig voldgift kendelse af 4. februar 2013 vedrørende Ærøfærgerne.

FH og FOA fastholdt, at hovedkonfliktvarslet er lovligt. Man henviste til at FOA har en faglig interesse af fornøden styrke og aktualitet i at dække det omhandlede arbejde og pegede i den forbindelse på, at der den 30. november 2020 er annonceret efter medarbejdere herunder navigatører til Samsø Rederis rute "Samsø Express" med færgen Lilleøre. Man henviste endvidere til, at det omhandlede arbejde ikke i forvejen er dækket af overenskomst med et fagforbund under samme hovedorganisation som FOA (FH), hvorfor der efter arbejdsretlig praksis består konfliktret.

KL bestred det af FOA og FH anførte med henvisning til synspunkterne i Ærø-sagen og gør gældende, at i hvert fald en række af de stillinger, som FOA ønsker at dække, falder uden for FOA's naturlige faglige område. Derfor har konflikten ikke den fornødne faglige styrke og aktualitet."

Sagen blev herefter af KL ved klageskrift af 10. december 2020 indbragt for Arbejdsretten.

FOA har oplyst, at konfliktvarslet er sat i bero, indtil Arbejdsrettens dom foreligger.

Forklaringer

Der er afgivet forklaring af Louise Koldby Dalager, Jakob Reinholdt, Jan Peter Sejersen, Per Gravgaard Hansen, Reiner Burgwald, Tony Selvig, Flemming Schultz og Ole Philipsen.

Louise Koldby Dalager har forklaret bl.a., at hun er overenskomstchef i KL, hvor hun har været siden 2014. Hun har ikke selv forhandlet overenskomster på det maritime område, men har det overordnede ansvar for, at processerne for handlingerne kører som de skal. KL er forpligtet til at sikre, at det kommunale område i videst muligt omfang overenskomstdækkes. Når der skal forhandles overenskomster på det kommunale område, foregår det ved, at KL, inden forhandlingerne indledes, indhenter mandat fra Kommunernes Lønningsnævn. Gennem forhandlingerne kan der løbende være behov for, at KL indhenter nye mandater for at

imødekomme de krav, der stilles fra de faglige organisationer. Ved forhandlinger med Forhandlingsfællesskabet forhandler man aftaler, der skal danne rammen for alle medlemmer, dvs. temaer, der er mere tværgående. Forhandlingsfællesskabet er derfor at betragte som en samlet forhandlingsmodpart for KL.

Både FOA og Lederne Søfart har indgået en overenskomst med KL på det maritime område. Hun kender ikke historikken for, hvorfor der er to overenskomster, men det er ikke usædvanligt, at der er fællesoverenskomster på et område, hvor der så gælder en grænsedragning for, hvem der dækker den ene eller anden del af det pågældende område. KL skal i en sag som denne forholde sig til, at der både er indgået overenskomst med FOA og Lederne Søfart. Hvis den ene overenskomst skal ophøre med at gælde, kan det kun ske ved frigørelseskonflikt. KL har ikke nogen intentioner om at gå ud af overenskomsterne med FOA eller Lederne Søfart. Det er KL's opfattelse, at alt omkring færgefart på det kommunale område er dækket af enten FOA's overenskomst eller Lederne Søfarts overenskomst. Hun har ikke været involveret i den konkrete dialog med organisationerne i forbindelse med oprettelsen af den nye færgerute for færgen Lilleøre. Denne sag opfattes af KL som en almindelig grænsesag, hvor der er uenighed om dækningsområdet mellem organisationerne. I KL er der en stærk tradition for at strække sig langt, hvis organisationerne er enige, da KL ikke ønsker konflikter.

Jakob Reinholdt har forklaret bl.a., at han er chefkonsulent i KL. Han har arbejdet i KL siden 1999. Der er 25 overenskomstaftaler til fornyelse i den kommende tid, herunder på det maritime område. Forhandlingskartellets Fællesoverenskomst, der bl.a. er indgået med Lederne Søfart, forhandles af en kollega, som han er i tæt dialog med. Han er selv med til at forhandle FOA's overenskomst. På det maritime område er der i dag to overenskomster, der dækker området 100 %. Når der opstår en ny rute på KL's område, tager KL stilling til, hvilken overenskomst der skal dække. Man går ikke ind for dobbeltdækning.

Han var sidedommer i Ærø-sagen, der blev afgjort ved faglig voldgift den 4. februar 2013. Det er hans opfattelse, at det frem til Ærø-sagen fungerede udmærket mellem FOA og Lederne Søfart. Der har ikke eksisteret en grænseaftale mellem organisationerne, men en grænseforståelse, som har været dynamisk. Man har historisk haft en forståelse af, hvem der

skulle dække hvilke navigatører, når der opstod en ny kommunal færgerute. Der har været en form for borgfred.

Efter Ærø-kendelsen kom der ro på området. Når der er opstået nye færgeruter, træffer KL beslutning om valg af overenskomst på baggrund af de samlede oplysninger, der indhentes af KL efter en dialog med alle relevante parter. Beslutningen træffes ikke uoplyst, og KL vil høre de organisationer, der har en interesse i det maritime område. Den bemærkning til § 1, der i 2015 kom ind i FOA's overenskomst, er en konfirmation af den hidtidige proces på området. Han husker det sådan, at det var FOA, der ville have bemærkningen ind i overenskomsten. Der var allerede en tilsvarende bemærkning i Lederne Søfarts overenskomst. Bemærkningen har ikke nogen materiel betydning for forholdet mellem de to overenskomster.

I den konkrete sag om færgen Lilleøre har KL også foretaget en skriftlig høring, hvor der blev modtaget svar fra begge organisationer. Høringsprocessen har til formål at få faktum i sagen frem og derved få et overblik over skibets og rutens beskaffenhed samt krav til besætningen. De oplysninger har bl.a. Samsø Kommune været behjælpelige med at fremskaffe. KL's konklusion på baggrund af de samlede oplysninger er, at Lederne Søfarts overenskomst også skal dække færgen Lilleøre. Det bemærkes i den forbindelse, at der er lovgivningsmæssige krav til bemanningen. I KL's vurdering spiller uddannelsesniveaue for bemanningen ind, og man lytter også til, hvad arbejdsgiveren er interesseret i. Samsø Rederi har en stor interesse i at have fleksibilitet i forhold til deres personale, og rederiet har allerede en anden færgerute, som Lederne Søfart overenskomstdækker. Man ønsker ikke forskellige overenskomster til at dække personalet. Man kan anskue sagen i den retning, at der ikke er tale om en helt en ny sejlroute. Det er samme rederi, som nu skal have en ny rute. Der går ikke en mur ned mellem den ene og anden færgerute i rederiet. Samsø Rederi har brug for at kunne flytte deres navigatører rundt mellem færgerne, idet der kan være fravær på grund af uddannelse, sygdom mv. Han er ikke bekendt med, hvor meget mandskab Samsø Rederi har ansat, men han ved, at der er en ansættelsesproces i gang. Forskellen i lønniveaue mellem FOA's og Lederne Søfarts overenskomst skyldes bl.a., at de to overenskomster dækker navigatører med forskellige uddannelser og kompetencer. Der er ikke tale om uddannelsesoverenskomster. Man har oprindeligt valgt at holde den uddannelsesmæssige struktur ude af overenskomsterne.

Lederne Søfart blev efter opdelingen af overenskomsterne en del af Forhandlingskartellet, hvor man så synergier i at trække på et fælles sekretariat. Forhandlingskartellet er en slags kontorfællesskab. KL har ingen interesse i at have en uenighed med Lederne Søfart, og man lytter til situationen omkring Forhandlingskartellet. KL's holdning og tilgang til overenskomsterne er, at de skal fornyes. Når der er folk ansat på overenskomsterne, er der ingen saglig grund til at ophæve dem. Der er ikke et direkte link mellem overenskomsterne og lovgivning om sønæringsbeviser. At man taler om, at navigatører med "store papirer" skal indplaceres på en bestemt overenskomst, skal ses i sammenhæng med den praksis der er fulgt hidtil. Der er ikke et absolut snit mellem de to overenskomster i forhold til dækningsområde. Det er derfor KL foretager en konkret vurdering i de enkelte sager. Han har ingen grund til at anfægte de fremlagte dataudtræk om personaledekning på de to overenskomster. Han tager dog forbehold for, at statistikkerne kan afspejle forskellige måder at søge oplysningerne på.

Jan Peter Sejersen har forklaret bl.a., at han er overfartsleder og skibsfører på Aarø Færgesfart i Haderslev Kommune. De er en gruppe på ni fastansatte. Som skibsfører har han de såkaldte "store papirer". På den færge, han sejler, skal man minimum være sætteskipper. Det skyldes formentligt, at færgen sejler i et strømfyldt farvand med meget trafik. De er på færgen omfattet af FOA's overenskomst, men det er imod de ansattes vilje. De vil gerne overføres til Lederne Søfart. Den primære grund til det er, at det er svært at ansætte besætning på FOA's overenskomst, da den har dårligere løn- og pensionsforhold end Lederne Søfarts overenskomst. Derudover er der blandt besætningen en faglig interesse i at være overenskomstdækket der, hvor de andre navigatører er, altså hos Lederne Søfart. Det er hans indtryk, at der er samme rekrutteringsproblemer på andre færger, der er omfattet af FOA's overenskomst. Det er rigtigt, at der ikke er en øvre grænse for lønnen i FOA's overenskomst, men grundlønnen er lavere, og en højere løn vil skulle opnås ved lokalaftaler. Han mener ikke, at rekrutteringsproblemer på de mindre færger skyldes, at de sejler i yderområderne, men de ringere løn- og pensionsvilkår.

Per Gravgaard Hansen har forklaret bl.a., at han er faglig sekretær hos Lederne Søfart. Han har en baggrund som styrmand og skibsfører af 1. grad. Han har siden 2018 været med til at forhandle overenskomster på det kommunale område. På det offentlige område er Lederne Søfart med i Forhandlingskartellets Fællesoverenskomst. Lederne Søfart udfører selv sagsbehandlingen vedrørende deres medlemmer, og de har fuld råderet over de fagrettlige ting.

Deres medlemmer har forskellige certifikater, og Lederne Søfart optager både medlemmer med store og små sønæringsbeviser. På det offentlige område har de også medlemmer, der er havnefogeder. Det er ikke alle deres medlemmer, som Lederne Søfart overenskomstdækker. Det hænger sammen med, at nogle kun er medlem som følge af det faglige fællesskab i Lederne Søfart. På det kommunale område er deres medlemmer primært ansat på rederier med rutefart internt i Danmark. FOA og Forhandlingskartellet har gennem årene krydset klinger, hvor man har forsøgt at få medlemmer fra hinanden. Med Ærø-sagen blev der lavet nogle retningslinjer, hvorefter navigatører med de store papirer skulle overenskomstdækkes af Lederne Søfart. Det er hans opfattelse, at dette også svarer til medlemmernes ønske i den konkrete sag. Det kom i Ærø-sagen bl.a. til udtryk ved, at medarbejderne lavede en erklæring til arbejdsgiveren om, at man ønskede at være overenskomstdækket hos Lederne Søfart.

Lederne Søfart er ikke længere en del af Forhandlingskartellet, da de blev bedt om at melde sig ud. Man fik som begrundelse, at Lederne Søfart ikke længere var et FH-forbund. Lederne Søfart har haft det godt i Forhandlingskartellet, og man kunne godt have set sig selv blive der. Man ved endnu ikke, hvad der kommer til at ske, når de med udgangen af marts 2021 ikke længere er en del af Forhandlingskartellets Fællesoverenskomst. Det er forventningen, at Lederne Søfart også fremadrettet har en overenskomst med KL. Det er man også blevet stillet i udsigt. Lederne Søfart er stadig en del af Forhandlingsfællesskabet.

Hos Samsø Rederi overenskomstdækker Lederne Søfart i dag færgen Isabella. I forbindelse med den nye færge Lilleøre spurgte Samsø Rederi, om man også ville dække den. Lederne Søfart fik oplyst, at der på færgen var en besætningsfastsættelse på sætteskipper og op efter. De ansættelser anså man som inden for skiven i forhold til de retningslinjer, der i praksis og efter Ærø-sagen er fastsat for, hvilke navigatører Lederne Søfart overenskomstdækker. Lederne Søfart har tidligere afstået fra at fortsætte overenskomstdækning af mindre færger, når de er gået fra det private til det kommunale.

På det private område har Lederne Søfart tabt forhandlingsretten i forhold til de store rederier på baggrund af en skattesag. Lederne Søfart bliver af nogle organisationer i dag anset for at være en ”gul organisation”. Man anser dog Lederne Søfart som en lønmodtagerorganisation.

Reiner Burgwald har forklaret bl.a., at han er sektorformand hos FOA for teknik- og servicesektoren. På det kommunale område er det forskelligt fra overenskomst til overenskomst, om en overenskomst dækker både medarbejdere og ledere. FOA's overenskomst for det maritime område omfatter også overfartsledere, der har det overordnede administrative ansvar for færgen og den egentlige ledelsesbeføjelse. Der er tale om direktører, der er ansat af kommunalbestyrelsen. Han ved, at FOA også har mange medlemmer, der er navigatører med store papirer. Han vil mene, at FOA har et par hundrede medlemmer på det maritime område, der er navigatører. FOA er til stede som organisation på de kommunale færger i kraft af tillidsrepræsentanterne, og FOA's medlemsdækning udgør ca. 2/3 af dem, der er beskæftiget med kommunal færgefart. Som udgangspunkt oplyser FOA ikke, hvor mange medlemmer de har på de enkelte områder.

Tidligere havde FOA ikke et problem med, at Lederne Søfart havde navigatører på det kommunale område som medlemmer. I dag betragter FOA Lederne Søfart som en "gul organisation". Man har bekendt kulør, når man melder sig ind i Ledernes Hovedorganisation. Derfor mener FOA, at man har både ret og pligt til at tage konflikten i denne sag. Forhandlingsfællesskabet er et fællesskab bestående af kommunale faglige organisationer, der gennemfører de generelle overenskomstforhandlinger. Det er primært et fællesskab, der i kraft af dets størrelse står stærkt over for KL og Regionerne. Forhandlingsfællesskabet har ikke en hovedaftale.

Selv om FOA ikke fik medhold i Ærø-sagen, mener han ikke, at det betyder, at KL skal afgøre overenskomstdækningen i denne sag. Valg af overenskomst er ikke et arbejdsgiveransvar. Bemærkningen til § 1 i FOA's overenskomst betyder, at KL har en forpligtelse til at kontakte FOA ved idriftsættelse af nye færger på det kommunale område. Hvis man i den situation ikke bliver enige, er FOA ikke afskåret fra at konflikte.

Tony Selvig har forklaret bl.a., at han er konsulent i FOA's overenskomstafdeling, hvor han har ansvaret på det tekniske område. FOA dækker en stor variation af færger, lige fra kabelfærger til større færger, der kræver sætterskipperbevis osv. På FOA's overenskomst er det kun bro- og havnepersonale, der ikke er sejlende. Han vil mene, at der er et par hundrede navigatører omfattet af FOA's overenskomst. I hverken FOA's eller Lederne Søfarts overenskomst er der noget, der er knyttet op på begrebet sønæringsbevis. Sønæringsbeviset er

et redskab, som myndighederne bruger, når der skal laves en besætningsfastsættelse ud fra en færgeres størrelse, sejlroute mv. I Ærø-sagen var han sidedommer sammen med Jakob Reinholdt fra KL. I den afgørelse indgik sønæringsbeviser ikke som et kriterium for valg af overenskomst. Lønbestemmelsen i FOA's overenskomst bruges i praksis hver gang, der sker en ansættelse. Der foretages en vurdering, hvor man tager udgangspunkt i grundlønnen, som man så bygger oven på med tillæg alt efter den pågældendes kvalifikationer. Der er ikke ansatte på FOA's overenskomst, der kun går til grundlønnen. FOA's medlemmer arbejder på en langt større variation af færger, hvorfor der også er et større spænd i lønnen blandt navigatører omfattet af FOA's overenskomst, end der er blandt navigatører, der er omfattet af Lederne Søfarts overenskomst. Hvis FOA overtager overenskomstdækningen på en færge fra Lederne Søfart, vil det ikke være sådan, at de ansatte skal gå ned i løn. Det er ikke i FOA's interesse. Han vil tro, at halvdelen af FOA's medlemmer, der er navigatører, har de store papirer. De spiller dog kun ind ved lønfastsættelsen.

Flemming Schultz har forklaret bl.a., at han er chefskipper på Baagøfærgen, der sejler mellem Baagø og Assens. Han har arbejdet på færgen i 5 ½ år. Han er uddannet skibsfører, hvilket vil sige, at han har det største sønæringsbevis, man kan have. Det er ikke et krav at have sønæringsbevis som skibsfører for at sejle Baagøfærgen, mindstekravet er kystskipper. Der er ikke noget direkte forhold mellem hans løn og hans sønæringsbevis. Det er hans funktion på færgen, der afgør, hvad han skal have i løn. Da færgen skulle kommunaliseres for nogle år siden, henvendte de ansatte sig til Lederne Søfart, som man hidtil havde været overenskomstdækket af. De fik en tilbagemelding om, at Lederne Søfart ikke havde forhandlingsretten, når færgen overgik til det kommunale område. Så der var ikke nogen hjælp af hente der. Derfor tog man kontakt til FOA, som nu overenskomstdækker færgen. Søfartens Lederes overenskomst var fin nok, men han har fået et lønløft og mere i pension, efter han er kommet over på FOA's overenskomst. De øvrige vilkår er stort set det samme. FOA's overenskomst ville også passe, hvis han var skibsfører på en større kommunal færge. Han har ikke noget indtryk af, hvor mange af hans øvrige kollegaer, der er medlemmer af FOA.

Ole Philipsen har forklaret bl.a., at han er formand for CO-Søfart. Han har selv en fortid som sømand. I sit arbejde har han med det private søfartsområde at gøre. Det private område er overenskomstmæssigt delt op i to forskellige arbejdsgiverforeninger, den "store

rederiforening" (DRO 1), som Metal Maritime overenskomstdækker, og den "lille rederiforening" (DRO 2), som Lederne Søfart overenskomstdækker. Efter at Lederne Søfart havde mistet den store rederiforening på grund af en skattesag, overtog Metal Maritime området. Det gjorde man efter nogle år, da man ikke kunne leve med, at et så stort område, der på daværende tidspunkt omfattede 1.000 navigatører, var uden overenskomst. CO-Søfart opfatter i dag Lederne Søfart som en "gul organisation". I Metal Maritimes overenskomst med Rederiforeningen følger lønningerne stillingen uanset uddannelse. Han er ikke selv bekendt med, hvad der gælder på det kommunale område. Metal Maritime dækker ca. 25% af navigatørerne på deres område.

Parternes argumentation

Klager har anført navnlig, at FOA's konfliktvarsel er ugyldigt, hvilket klart fremgår af afgørelsen i Ærø-sagen (FV2012.0045). Der gælder en fælles forståelse, hvorefter det er KL, der beslutter, hvilken kommunal overenskomst det fremtidige arbejde ved færgerne Lilleøre skal være dækket af. Beslutter KL, at arbejdet dækkes af Lederne Søfarts overenskomst (Forhandlingskartellets Fællesoverenskomst), må FOA respektere dette.

Ærø-sagen har betydning bl.a. for at forstå de problemstillinger, der er rejst i nærværende sag, herunder den opdeling, der hidtil har været mellem Lederne Søfarts og FOA's overenskomster. Opdelingen mellem FOA's og Lederne Søfarts overenskomstområder ved etableringen af nye færgeruter på KL's område har frem til i dag som udgangspunkt taget afsæt i KL's skøn efter drøftelse med den relevante kommune. Skønnet har i høj grad været baseret på de sønæringsbeviser, som arbejdsgiveren har stillet krav om, at ansøgerne skulle have. Såfremt arbejdsgiveren har krævet, at en stilling blev besat af medarbejdere med sønæringsbevis som henholdsvis skibsfører, sætteskipper samt styrmand af 1. og 2. grad, er medarbejderne som udgangspunkt blevet henhørt til Lederne Søfarts overenskomst. Såfremt arbejdsgiveren på den anden side har krævet, at en stilling blev besat af medarbejdere med sønæringsbevis som styrmand af 3. eller 4. grad eller af en kystskipper, er medarbejderne blevet henhørt til FOA's overenskomst. Tilsvarende er det indgået i KL's vurdering, hvis medarbejderne på en ny færgerute ansættes i en kommune, hvor der i forvejen er færgeruter omfattet af Lederne Søfarts overenskomst. Det gør sig netop gældende i den konkrete sag, hvor navigatører på Samsø Kommunes anden færgerute Hou-Sælvig i dag er omfattet af Lederne Søfarts overenskomst. Den historiske opdeling mellem de to overenskomster ses

også af lønbestemmelserne i overenskomsterne, hvor FOA's overenskomst har en lavere grundløn end Lederne Søfarts overenskomst.

FOA har løbende accepteret, at KL har henført stillinger til Lederne Søfarts overenskomst, såfremt arbejdsgiveren krævede, at medarbejderne i stillingerne havde et større sønæringsbevis. Tilsvarende har Lederne Søfart respekteret, at stillinger er blevet henført til FOA's overenskomst, såfremt stillingerne krævede et mindre sønæringsbevis. Denne fælles forståelse blev udfordret i Ærø-sagen, men efter voldgiftsrettens kendelse respekterede FOA KL's overenskomstmæssige indplacering med hensyn til Ærøfærgerne. Efter Ærø-sagen er yderligere to færgeruter, Samsø Rederi (ruten Hou-Sælvig) og Ø-færger (Faaborg-Avernakø/Lyø), blevet henført til Lederne Søfarts overenskomst uden indvendinger fra FOA's side. Det er KL's opfattelse, at FOA fortsat er bundet af den fælles forståelse, som blev fastslået ved Ærø-kendelsen.

I øvrigt er Forhandlingskartellets Fællesoverenskomst indgået med en række faglige organisationer, herunder med en række FH-forbund. Både Lederne Søfart og FOA er medlem af Forhandlingsfællesskabet og har således et interessefællesskab i den forstand, at FOA også af den grund ikke har ret til at konflikte til støtte for at opnå overenskomst på et område, der allerede er dækket af en overenskomst indgået mellem KL og Lederne Søfart. Den omstændighed, at Lederne Søfart ikke længere er medlem af Forhandlingskartellet, ændrer ikke på, at Lederne Søfart fortsat er part i Forhandlingskartellets Fællesoverenskomst.

KL agter at forny overenskomsten med Lederne Søfart, ligesom man agter at forny FOA-overenskomsten. En opsigelse af overenskomsterne til bortfald kræver under alle omstændigheder iværksættelse af en frigørelseskonflikt. At FOA opfatter Lederne Søfart som en "gul organisation" ændrer ikke noget i forhold til den loyalitet, der efter praksis gælder over for KL ved valg af overenskomst i en sag som denne.

Ikke alene har organisationerne således gennem en årrække haft en fælles forståelse af, at man respekterede den anden organisations dækningsområde. Efter Ærø-sagen blev der endvidere indsat en bemærkning herom til § 1 i FOA's overenskomst med KL. Parterne er også qua medlemskabet i Forhandlingsfællesskabet omfattet af et interessefællesskab. Parterne er ydermere en del af samme interessefællesskab, fordi der fortsat er FH-forbund blandt parterne

i den overenskomst, som FOA med konfliktvarslet søger at fortrænge. Disse forhold gør, at FOA i den konkrete sag ikke har ret til at konflikte med henblik på at opnå overenskomst på et område, som KL påtænker at henføre til Forhandlingskartellets Fællesoverenskomst.

Hvis Arbejdsretten ikke tilsidesætter konfliktvarslet som ugyldigt som konsekvens af den hidtidige fælles forståelse af fredspligten på det maritime kommunale område eller som følge af interessefællesskabet, bør varslet tilsidesættes som ugyldigt, da det arbejde, som FOA søger at overenskomstdække, falder uden for FOA's naturlige faglige område. Det følger af fast arbejdsretlig praksis, at en faglig organisation ikke kan iværksætte konflikt til støtte for at opnå en overenskomst på et område, som falder uden for organisationens naturlige faglige område. Bevisbyrden for, at et bestemt arbejde falder under en lønmodtagerorganisationens naturlige faglige område, påhviler lønmodtagerorganisationen.

FOA har varslet konflikt med henblik på at opnå overenskomst for tre forskellige medarbejdertyper. Det bestrides ikke, at medarbejdere med sønæringsbevis som styrmand af 3. grad falder ind under FOA's naturlige faglige område. Det bestrides imidlertid, at medarbejdere med sønæringsbevis som henholdsvis sætteskipper og styrmand af 1. grad falder inden for FOA's naturlige faglige område. Det må i forhold til FOA tillægges processuel skadevirkning, at FOA ikke har efterkommet opfordringen om at redegøre for antallet af FOA-medlemmer med sønæringsbevis som henholdsvis skibsfører, sætteskipper samt styrmand af 1. og 2. grad. FOA har dermed ikke ført bevis for, at arbejdet i den konkrete sag falder inden for FOA's naturlige faglige område.

Selv om FOA's overenskomst åbner mulighed for at honorere en medarbejder ansat på FOA-overenskomsten, som er overkvalificeret til arbejdet på en konkret færge, ændrer det ikke på, at medarbejdere i stillinger, hvortil der kræves de store papirer, falder uden for FOA's normale dækningsområde.

Arbejdsretten må derfor lægge til grund, at FOA slet ikke, eller kun i meget begrænset omfang, organiserer medlemmer med "store" sønæringsbeviser. Det må endvidere lægges til grund, at i hvert fald stillingerne på færgen Lilleøre, hvortil der kræves sønæringsbevis som minimum skibsfører og styrmand af 1. grad, falder uden for FOA's naturlige område. Det kan

derfor lægges til grund, at arbejdet på Lilleøre falder uden for FOA's naturlige faglige område, og at FOA's konfliktvarsel derfor i det hele er ugyldigt.

Indklagede har anført navnlig, at et konfliktvarsel ikke afskæres, selv om et forbund i visse tidligere sager ikke har anvendt konfliktretten. Fremsættelse af overenskomstkrav med konfliktvarsel sker navnlig ud fra organisationspolitiske, styrkemæssige og strategiske vurderinger. Denne sag angår en interesseløst og ikke en retstvist.

Det afgørende for, om en lønmodtagerorganisationens iværksættelse af en konflikt er lovlig, er, at man ønsker at opnå en kollektiv overenskomst med en arbejdsgiver på et område, der naturligt henhører under organisationens faglige område. Konfliktretten gælder også, hvor man på det offentlige område ved særlige aftaler eller praksis har henført en forhandlingsret, og dermed ret til at indgå overenskomst, til én fagorganisation, jf. UfR.2000.321H og UfR.2002.769H. Uenighed om, hvilket fagforbund der skal overenskomstdække et givent arbejdsområde ved en offentlig myndighed, må finde sin løsning ved anvendelse af de sædvanlige kollektive kampskridt, der er anerkendt i dansk arbejdsret. Det er endnu ikke på plads, hvilken overenskomst der skal dække den nye færge Lilleøre, og der er derfor ikke tale om, at FOA forsøger at fortrænge en allerede gældende overenskomst for færgen.

Den væsentligste indskrænkning i konfliktretten til støtte for overenskomstindgåelse med en arbejdsgiver er, om arbejdsgiveren i forvejen er dækket af en overenskomst med lønmodtagerorganisationer, der er medlem af samme hovedorganisation. Det er ikke tilfældet i denne sag.

FOA har en berettiget interesse i at overenskomstdække navigatørarbejde på Samsø Rederis færge Lilleøre. Det følger navnlig af, at FOA overenskomstdækker langt de fleste "sejlende medarbejdere" på de kommunale færges og har medlemmer på navigatørområdet i de personalekategorier, som medarbejderne på færgen Lilleøre skal ansættes i.

FOA har ikke indgået en aftale om, at der ikke skulle gælde konfliktret for navigatørarbejde på kommunale færges. Konfliktretten er en grundlæggende ret til på det danske arbejdsmarked, og aftaler om at afstå fra at anvende konflikt ved interessekonflikter som denne må derfor være klare og utvetydige.

Der er ikke ved praksis for det kommunale fægeområde taget stilling til, om konfliktret er udelukket i tilfælde, hvor parterne er uenige om, hvorvidt et arbejde hos en konkret arbejdsgiver skal dækkes af FOA's maritime overenskomst. Det kan ikke lægges til grund, at der er taget stilling hertil i Ærø-sagen, da denne sag ikke angik spørgsmål om konfliktret. FOA har således ikke accepteret, at KL ensidigt og endeligt kan afgøre, hvilket fagforbund og hvilken overenskomst der skal dække et arbejdsområde. Bemærkningen til § 1 i FOA's overenskomst, der blev indsat ved overenskomstforhandlingerne i 2015, har den betydning, at man sikrede sig, at fagforbundene fremadrettet blev inddraget ved oprettelsen af nye færgeruter på det kommunale område. Bemærkningen angiver ikke, hvordan en eventuel uenighed mellem parterne skulle løses.

Status for Lederne Søfart er, at de ikke længere er en del af Forhandlingskartellet, og at Forhandlingskartellets Fællesoverenskomst udløber med udgangen af marts måned 2021. Herefter er det uvist, hvem Lederne Søfart kan indgå overenskomst med og med hvilket indhold. Lederne Søfart vil i en sådan eventuel forhandling stå uden støtte fra andre fagforbund og organisationer, herunder fra de organisationer i Forhandlingskartellet, som man tidligere har forhandlet sammen med. Den fremtidige overenskomstmæssige og arbejdsretlige status for de områder og medarbejdere, som Lederne Søfart hidtil har dækket, er således ganske uafklarede. Det forhold taler i sig selv for, at FOA har en stærk faglig interesse i at overenskomstdække navigatører på den nye færge Lilleøre. Det taler ligeledes for, at KL ikke har en saglig interesse i at modsætte sig FOA's overenskomstkraav og konfliktvarsel, at den af KL foretrukne overenskomsts fremtidige status og indhold er ganske uafklaret.

Der foreligger ikke et interessefællesskab mellem FOA og Lederne Søfart, der udelukker konfliktret. Det kan i den konkrete sag ikke udledes, at FOA og Lederne Søfart har fælles aktiviteter, berøringsflader mv., der gør, at FOA ikke kan varsle konflikt. Søfartens Ledere har meldt sig ud af Forhandlingskartellet, og det organisationsmæssige fællesskab er dermed ophørt.

Arbejdet som navigatør på færgen Lilleøre falder inden for FOA's naturlige faglige område. FOA-overenskomsten dækker i praksis alle maritime funktioner på en kommunal færge. Det er i FOA's overenskomst forudset, at der vil blive ansat medarbejdere også med de højeste maritime uddannelser og funktioner, jf. overenskomstens bilag A. FOA's overenskomst

dækker mere end 228 skibsførere, styrmænd, maskinister og overstyrmænd, mens Forhandlingskartellets overenskomst kun dækker 70 medarbejdere inden for disse stillingskategorier, jf. udtrækkene fra Kommunernes og Regionernes Løndatabase. Det kan således lægges til grund, at FOA's overenskomst er langt den mest udbredte overenskomst for navigatører på de kommunale færges.

Karakteren af de sønæringsbeviser, som navigatørerne har, skal ikke tillægges betydning for, hvilken overenskomst medarbejderne skal omfattes af. Hverken FOA's eller Lederne Søfarts overenskomster er uddannelsesoverenskomster, der kun gælder for medarbejdere med visse uddannelser eller kvalifikationer. Der er tale om områdeoverenskomster. Medarbejdernes sønæringsbevis blev heller ikke i Ærø-sagen anvendt som kriterium for, hvilke medarbejdere der skulle henføres til henholdsvis FOA's eller Lederne Søfarts overenskomst. Det kan ud fra kendelsen konstateres, at opmanden fandt, at FOA's maritime overenskomst indholdsmæssigt kunne dække alle navigatører på det kommunale område. Der er således ikke støtte i overenskomsternes tekst eller fagretlig praksis for KL's synspunkter om, at sønæringsbeviserne skal tillægges betydning i sagen, og at stillingerne på færgerne Lilleøre som følge heraf skulle falde uden for FOA's naturlige faglige område.

Arbejdsrettens begrundelse og resultat

Denne sag angår lovligheden af et konfliktvarsel afgivet af FOA den 23. november 2020 over for KL i anledning af, at Samsø Rederi, der ejes af Samsø Kommune, på et endnu ikke fastlagt tidspunkt i 2021 vil indsætte færgerne Lilleøre til at besejle ruten Sælvig-Aarhus. Konfliktvarslet angår navigatører, der agtes ansat i eller er ansat i stillinger som navigatører på færgerne.

Parterne er i første række uenige om, hvorvidt der mellem dem gælder en fælles forståelse, hvorefter det er KL, der ved nye færgeruter på det kommunale område beslutter, om navigatørerne på den nye rute skal overenskomstdækkes af FOA eller af Lederne Søfart, således at FOA ikke kan varsle konflikt i den foreliggende sag. Hvis der ikke foreligger en sådan fælles forståelse, angår sagen endvidere, om der mellem Lederne Søfart og FOA foreligger en sådan grad af interessefællesskab, at FOA's konfliktvarsel er ulovligt. Hvis dette heller ikke er tilfældet, er spørgsmålet, om FOA med sit konfliktvarsel søger at opnå overenskomst på et område, der falder uden for FOA's naturlige faglige område.

For så vidt angår det første spørgsmål bemærkes indledningsvis, at FOA og Lederne Søfart frem til 1994 havde hver deres overenskomst med KL. I 1994 blev overenskomsterne slået sammen til én overenskomst, Overenskomst for maritimt personale indgået mellem KL på den ene side og FOA, Lederne Søfart (dengang Dansk Navigatørforening), Foreningen af Havnefogeder i Danmark og Maskinmestrenes Forening på den anden side. FOA og Lederne Søfart indgik herefter i en fælles overenskomst med KL frem til 2008, hvor den fælles overenskomst blev erstattet af en overenskomst mellem FOA og KL og en overenskomst mellem KL og Forhandlingskartellet, der bl.a. omfatter Lederne Søfart. Disse to forskellige overenskomster indgået mellem KL og henholdsvis FOA og Forhandlingskartellet gælder således nu side om side.

Overenskomst for maritimt personale indgået mellem KL og FOA dækker ifølge § 1, stk. 1, i 2018-udgaven af overenskomsten bl.a. personale ved kommunale færgefarter, som er ansat i KL's forhandlingsområde (bortset fra Gentofte Kommune), eller i virksomheder, som har bemyndiget KL til med bindende virkning at indgå overenskomster mv.

Forhandlingskartellets overenskomst mellem KL og bl.a. Lederne Søfart omfatter ifølge § 1, stk. 1, i 2018-udgaven af denne overenskomst bl.a. navigatører (skibsfører og styrmænd) på Ærøfærgerne, ved Samsø Rederi (Hou-Sælvig), Ø-færger (Faaborg-Avernakø/Lyø), samt lejrskoleskibe, skibsførere ved Grenaa-Anholt færgefart og Sejerø Færger, skibsførere og overstyrmænd ved Færgeselskabet Læsø K/S, lodser og skibsfører i Aarhus Havn fx på bugserbåde, såfremt de pågældende er ansat i KL's forhandlingsområde eller i virksomheder, som har bemyndiget KL til med bindende virkning at indgå overenskomster.

Ordlyden af FOA's overenskomst dækker således navigatører ved kommunale færgefarter, hvor KL har forhandlingsret, mens Forhandlingskartellets overenskomst dækker de færgeruter, der er opregnet i overenskomsten.

Afgrænsningen mellem de to overenskomster gav i 2011 anledning til uenighed mellem FOA og KL, da Ærø Kommune ved kommunalisering af Ærøfærgerne besluttede at henføre færgernes navigatører (skibsførere og styrmænd) til overenskomsten mellem KL og Forhandlingskartellet (Lederne Søfart). FOA indbragte sagen for faglig voldgift med påstand om, at KL skulle anerkende, at FOA's Overenskomst for maritimt personale skulle anvendes

for medarbejdere ansat i Ærø Kommune til tjeneste ved Ærøfærgerne i stillinger som navigatører (skibsførere og styrmænd).

Ved den faglige voldgifts kendelse af 4. februar 2013 blev KL frifundet for FOA's påstand. Grundlaget herfor var en fortolkning af FOA-overenskomstens dækningsområde på baggrund af de historiske forudsætninger for overenskomsten under hensyntagen til, hvordan FOA og KL hidtil havde forholdt sig til spørgsmålet om, hvilke personalegrupper der skulle være omfattet af overenskomsten. Opmanden lagde til grund, at det var en betingelse for, at personalet ved nye færgeruter kunne omfattes af FOA's overenskomst med KL, at FOA og KL var enige herom. Navigatørerne ved Ærøfærgerne kunne således kun blive omfattet af FOA-overenskomsten, hvis KL og FOA var enige herom, og da denne enighed mellem FOA og KL ikke forelå, blev KL's påstand om frifindelse taget til følge.

Navigatører (skibsfører og styrmænd) på Ærøfærgerne blev herefter dækket af KL's overenskomst med Lederne Søfart, jf. også § 1, stk. 1, i overenskomsten som beskrevet ovenfor.

Det må efter de foreliggende oplysninger lægges til grund, at yderligere to færgeruter, Hou-Sælvig (Samsø Rederi) og Faaborg-Avernakø/Lyø (Ø-færgen), efter afgørelsen i sagen om Ærøfærgerne er blevet omfattet af overenskomsten mellem KL og Forhandlingskartellet, uden at dette har givet FOA grundlag for indvendinger.

I 2015 blev der indsat en bemærkning til § 1 i overenskomsten mellem FOA og KL, hvorefter der ved nyetablering af en kommunal færgerute eller kommunalisering af en eksisterende færgerute med hensyn til navigatører særskilt skal tages stilling til valg af overenskomst. En tilsvarende bemærkning findes i overenskomsten med Lederne Søfart. Bemærkningen i FOA's overenskomst blev efter Jakob Reinholdts forklaring indsat på FOA's foranledning. Bemærkningen må forstås som en bekræftelse af den afgrænsning af dækningsområdet for FOA's overenskomst med KL, som blev fastslået ved afgørelsen i sagen om Ærøfærgerne.

Det forhold, at det i bilag A i Overenskomsten for maritimt personale mellem FOA og KL er nævnt som et eksempel på kriterier for kvalifikationsløn til færgespersonale bl.a., at en ansat på

denne overenskomst har skibsførereksamen, kan ikke føre til en ændret afgrænsning af overenskomstens dækningsområde, idet denne mulighed for at give kvalifikationsløn må anses at omfatte situationer, hvor en navigatør har sønæringsbevis som skibsfører, selv om dette ikke er et krav i den pågældende stilling.

Det må herefter lægges til grund, at der mellem FOA og KL eksisterer en mangeårig praksis eller forståelse, hvorefter det er en betingelse for, at navigatører ved nye kommunale færgeruter bliver omfattet af Overenskomsten for maritimt personale mellem FOA og KL, at FOA og KL er enige herom.

I den foreliggende sag om overenskomstdækning af navigatører på den nye kommunale færgefart på ruten Sælvig-Aarhus er der ikke enighed mellem FOA og KL om, at navigatørerne ved færgeruten skal ansættes på Overenskomst for maritimt personale mellem FOA og KL. Forudsætningen for at anvende FOA's overenskomst ved ansættelse af navigatører på færgeruten er således ikke til stede, og FOA findes herefter ikke at have krav på ved kollektive kampskridt at kræve navigatørerne ved færgeruten ansat på denne overenskomst.

Det forhold, at Lederne Søfart er udmeldt af Forhandlingskartellet, kan ikke føre til et andet resultat. Det bemærkes i den forbindelse, at det må lægges til grund, at KL fortsat ønsker at have en overenskomst med Lederne Søfart.

Allerede på denne baggrund findes FOA's konfliktvarsel af 23. november 2020 ikke at være lovligt.

Klagers påstande tages herefter til følge.

T h i k e n d e s f o r r e t:

Indklagede, Fagbevægelsens Hovedorganisation for FOA, skal anerkende, at indklagedes konfliktvarsel af 23. november 2020 over for KL er ulovligt og skal tilbagekalde konfliktvarslet samt afslutte en eventuel konflikt iværksat i overensstemmelse med varslet.

I sagsomkostninger skal Fagbevægelsens Hovedorganisation for FOA inden 14 dage efter afsigelsen af denne dom betale 5.000 kr. til Arbejdsretten.

Hanne Schmidt