

Kendelse

Afsagt den 19. december 2022

i

faglig voldgift nr. FV 2022-1052

Metal Maritime

og

3F Sømændene

(advokatfuldmægtig Mads Buur Heisel)

mod

Færgerederierne

for

Molslinjen A/S

Færgevej 7A

8000 Aarhus C

(advokat Sofie Bille-Steenberg)

1. Uoverensstemmelsen

Sagen angår forståelsen af protokollat af 16. januar 2020 mellem Metal Maritime og Molslinjen A/S gældende for skibsassistenter, der gør tjeneste i Molslinjen på Kattegat. Uenigheden angår, om natskibsassistenter, der gør tjeneste på skibene om natten, har ret til at modtage tillæg for smudsigt arbejde som angivet i protokollatets punkt II, litra f.

3F Sømændene har efter det oplyste – på de punkter, der er relevante for denne sag – en enslydende overenskomst og et enslydende protokollat, og 3F Sømændene er derfor også inddraget som part (klager) i sagen.

2. Påstande mv.

Klagerne, Metal Maritime og 3F Sømændene, har nedlagt påstand om, at indklagede, Molslinjen A/S, skal anerkende, at der skal ske betaling af smudstillæg til natskibsassistenter i henhold til punkt II, litra f, i protokollatet af 16. januar 2020, når der udføres de i bestemmelsen nævnte arbejdsopgaver.

Indklagede, Færgerederierne for Molslinjen A/S, har påstået frifindelse.

3. Sagens behandling

Sagen blev mundtligt forhandlet den 12. december 2022 hos Danske Rederier, Amaliegade 33, 1256 København K, for en faglig voldgift med følgende partsudpegede medlemmer:

Udpeget af klager: Christian H Petersen, faglig sekretær i Metal Maritime, og Gert Christensen, faglig sekretær i 3F Sømændene.

Udpeget af indklagede: Direktør Anne Windfeldt Trolle og advokat Frederik Rindom Korch, begge Danske Rederier.

Som opmand deltog højesteretsdommer Oliver Talevski.

Der blev under den mundtlige forhandling afgivet forklaring A, B og C.

Efter forhandling og votering kunne der ikke opnås enighed om eller et flertal for en afgørelse blandt de partsudpegede medlemmer af voldgiftsretten. Afgørelsen skal derfor træffes af opmanden ved kendelse.

4. Overenskomstforholdene mv.

4.1. Overenskomsten mellem Færgerederierne og Metal Maritime

I overenskomsten (2020-2023) mellem Færgerederierne og Metal Maritime hedder det bl.a.:

”§ 1. Overenskomstens område

Denne overenskomst er gældende for rederiansatte søfarende, der gør tjeneste på færger i Dansk Skibsregister.

Kapitel 1. Ansættelse, arbejdstid, løn og pension mv.

§ 2. Ansættelse

På- og afmønstring skal finde sted i henhold til den til enhver tid gældende lov om søfarendes ansættelsesforhold mv. (sømandsloven) og nedenfor anførte bestemmelser.

Tjenesten udføres i skibe, hvor driftsformen enten er holddrift eller mønstret besætning, i overensstemmelse med de respektive bestemmelser nedenfor. Øvrige bestemmelser er gældende generelt uanset driftsform.

§ 3. Arbejdstid

...

Stk. 3 Generelt

...

Almindeligt skibsarbejde

Almindeligt skibsarbejde kan efter rederiets valg tilrettelægges og honoreres efter én af følgende bestemmelser:

1. Almindeligt skibsarbejde såsom maling, skrabning, rengøring i ikke-passagerrelaterede områder, pudsning og lignende må kun af den normerede driftsbesætning udføres på ugens 5 første hverdage mellem kl. 06.00 og kl. 18.00.

Almindeligt skibsarbejde, der pålægges driftsbesætningen udover nævnte tidspunkter samt på hjemlandets søn- og helligdage, betales med overtid.

Dog kan nævnte arbejde, når det sker med henblik på at opretholde rederiets internt offentliggjorte servicestandard, udføres på ugens 5 første dage i tidsrummet kl. 06.00 til kl. 20.00 samt lørdage i tidsrummet kl. 06.00 til kl. 12.00 uden overtidsbetaling af den del af driftsbesætningen, der til enhver tid er på vagt/arbejde. Medlemmer af den normerede driftsbesætning, der har frivagt, kan ikke uden for de nævnte tidsrum tilkaldes og pålægges sådant arbejde uden overtidsbetaling. Overtallige eller andre, der ikke er en del af den normerede driftsbesætning, kan til enhver tid pålægges sådanne arbejder.

2. Almindeligt skibsarbejde, der både omfatter beskrivelsen ovenfor og øvrige arbejdsopgaver, der udføres af skibsassistenter, kan af den normerede driftsbesætning forlanges udført, uanset hvornår den søfarende er på arbejde ..., således at rederiets serviceniveau overfor passagererne til alle tider fastholdes. Ved almindeligt skibsarbejde forstås arbejde, der ikke er driftsmæssigt betinget, og som kan udsættes til den normale, daglige arbejdstid. For udførsel af almindeligt skibsarbejde efter denne bestemmelse ydes et månedligt tillæg, som anført i hyrebilaget.

Det skal i lokalprotokollatet anføres efter hvilken af ovenstående ordninger rederiet tilrettelægger og honorerer almindeligt skibsarbejde. For så vidt angår arbejde, relateret til servicestandard, kan ovenstående fraviges lokalt.

...

§ 4. Aflønning

Stk. 1 Hyre

...

§ 5. Overtid

Stk. 1. Al indtjent overtid afspadseres, 1 overtime eller lig med 2 normtimer.”

4.2. Protokollatet vedrørende Kattegat

I protokollat af 16. januar 2020 mellem Metal Maritime og Molslinjen A/S ”gældende for skibsassistenter der gør tjeneste i Molslinjen A/S” hedder det bl.a.:

”Nedenstående, der angår søfarende skibsassistenter omfattet af overenskomsten mellem Metal Maritime og Færgerederierne, og som er tjenestegørende ved Molslinjen A/S på Kattegat, substituerer eller supplerer overenskomstens bestemmelser vedrørende:

...

II. Hyre m.m. (§ 4)

...

f) Der ydes 50 % overtid for:

Arbejde med malersprøjte, rustbankeværktøj og andet dermed ligestillet særligt værktøj, der er forbundet med væsentlige arbejdsgener.

Arbejde med opsugning af vand eller lignende i garnering og slamtanke.

Arbejde med højtryksvaskemaskine i lukkede rum.

Arbejde under dørklader i maskinen.

Arbejde i krumtaphuse.

Røradskillelse i forbindelse med toiletløb.

...

III. Arbejdstid og arbejdsforhold m.m. (§ 3)

m) Skibsassistenter:

Skibsassistenter er, efter skibsledelsens anvisning, pligtig til at udføre arbejde inden for dækkets og maskinens sædvanlige arbejdsområder om bord fra mast til køl. Eksempelvis alt arbejde ved lastning/losning under ophold i havn, bagagehåndtering, service over for passagerer og kunder i bil samt driftsmæssigt arbejde med brændstof, affald mv.

Natmanden i hurtigfærgerne udfører alt forefaldende arbejde om bord, hvorved flere fagområder dækkes. Der ydes herfor 3 tjenestetimer, hvormed natmændenes månedsnorm nedsættes, jfr. aftale af 13. januar 1998.

n) For medarbejdere (natmænd), der på månedsbasis udelukkende har arbejdstid mellem kl. 24.00 og kl. 06.00 ydes 8 timers reduktion i 155 timers månedsnorm. Afløsere reduceres tilsvarende pro rata.

For medarbejdere, der er tilknyttet fast sejrende nathold ydes 5 timers reduktion i 155 timers månedsnorm. Afløsning for natsejladts sker i Aarhus. Afløsning beregnes pro rata. Afløsning, der ikke udløser mere end 1 time, honoreres ikke.”

4.3. Historik

Protokollatets bestemmelser om natskibsassistenter stammer efter det oplyste fra et protokollat fra 1998. Protokollatet blev udarbejdet i forbindelse med, at der blev etableret en fælles overenskomst på området.

Forinden havde Molslinjen en virksomhedsoverenskomst med Metal Søfart, og i denne virksomhedsoverenskomst (fra 1995) var der fastsat følgende bestemmelser

”§ 2. Hyrer ...

...

d) stk. 1. Til den del af den menige maskinbesætning, der udfører nedenstående arbejder, ydes et tillæg på 50 % af gældende overtidsbetaling, når arbejdet udføres i den normale arbejdstid, og almindelig overtidsbetaling plus 50 %, når arbejdet udføres uden for den normale arbejdstid.

Rensning af:

Smøre- og brændselolietanke samt disses kofferdamme, samt oprensning og rengøringsarbejde i maskinrendestene, under dørken og hovedmaskineriet.

Daglige forbrugstanke.

Skylleluftskanaler.

Skumslukningstanke, forbrændings- og røgkamre samt optræk.

Krumtaphuse.

Vand- og ballasttanke, septiktanke og disses filtre samt sanitetspumper.

Gråvandstanke med tilstødende rør.

Arbejde med malersprøjte.”

4.4. Protokollatet vedrørende Bornholm

Molslinjen A/S overtog efter det oplyste i 2018 det, som blev til Bornholmslinjen. I den forbindelse blev der udarbejdet et protokollat for denne linje. Protokollatets punkt II, litra f, er nærmest enslydende med den tilsvarende bestemmelse i protokollatet for Kattegat. I Bornholm-protokollatets punkt III, litra k, hedder det:

”III. Arbejdstid og arbejdsforhold m.m. (§ 3, stk. 1)

...

k) Skibsassistenter:

Skibsassistenterne er, efter skibsledelsens anvisning, pligtig til at udføre arbejde inden for dækkets og maskinens sædvanlige arbejdsområder ombord fra mast til køl. Eksempelvis alt arbejde ved lastning/losning under ophold i havn, bagagehåndtering, service over for passagerne og kunder i bil samt driftsmæssigt arbejde med brændstof, affald mv.

For skibsassistenter, der udfører natarbejde (24.00-06.00) i maskinen på hurtigfærgerne, nedsættes den gennemsnitlige månedsnorm til 144 timer. Derudover ydes et funktionstillæg pr. måned, såfremt en hurtigfærge sejler på DAS. Disse skibsassistenter arbejder på lige fod med reparatører og udfører alt forefaldende arbejde, hvor flere fagområder dækkes.

For skibsassistenter, der lejlighedsvis udfører alt forefaldende arbejde i maskinen om natten, ydes et pro rata funktionstillæg pr. time, jf. satsbilag. Skibsassistenter, der i henhold til ovenstående arbejder om natten, skal være i besiddelse af de fornødne faglige kompetencer.”

4.5. Andet materiale

Der er fremlagt en række bilag, der bl.a. skal illustrere spørgsmålet om anvendelse af Kattegat-protokollatets punkt II, litra f, på natskibsassistenter.

I en meddelelse fra 2002 til førere og maskinchefer om et møde i koordinationsgruppen hos Molslinjen A/S om overtid hedder det bl.a.:

”Nødvendigheden af arbejde, der vil medføre overtid, skal nøje overvejes for iværksættelse.

...

Vedr.: Skibsassistenter

...

§ 3 f: ...

Skibsassistenterne i den normerede driftsbesætning skal ikke sættes til arbejdsopgaver, der under denne bestemmelse vil medføre overtidsbetaling, dvs. udover tiden på ugens 5 første hverdage mellem kl. 06 og kl. 17. Bestemmelsen gælder alene den normerede driftsbesætning og derfor ikke arbejdshold eller andre.”

I en e-mail fra 2011 fra chefkaptajn D til "Maskinchefer E" hedder det bl.a.:

"Overtid – ja det gives når der arbejdes "under dørk". Så når pladerne på maskindørken er oppe, må vi forvente otid. Alle andre steder incl. voids udløser ikke overtid for en natmand."

I en e-mail af 29. november 2011 fra B (Molslinjen) til D hedder det bl.a.:

"Mener ikke der gives overtid til natskibsassistenter, for rengøring under dørk."

I en e-mail af 8. januar 2020 fra F, der var "Deputy Technical Director" på Molslinjen, hedder det bl.a. under emnet "Overtid til Nat skasser":

"Der har desværre været fejlfortolkning af Skass overenskomsten på Bornholm. Dette er korrigeret, men har (forventeligt) bredt sig til Kattegat, hvor vi nu modtager timesedler med 50% overtid for eksempelvis pejlinger. Dette er ikke i henhold til overenskomsten, og udløser naturligvis ikke 50%'s timer.

Hvis en Skass mener at et arbejde udløser 50%'s overtid, så skal dette godkendes af 1. mm, men efter nedenstående retningslinjer som tidligere er udsendt af G (til Bornholm).

"Fortolkningen af overenskomsten skal være den samme på Bornholm som på Kattegat, da de er identiske

...

Det er nødvendigt, at der indføres en godkendelsesprocedure for overtid under paragraf 2, stk. f, der reelt kun helt undtagelsesvis finder anvendelse. Den pågældende maskinmester der igangsætter arbejdet bedes derfor registrere antallet af timer arbejdet tager samt hvilken del af paragraf der er i anvendelse ved tildeling af 50% timer"

Maskinmester H skrev i en e-mail til J bl.a.:

"Vi har haft nogle uheldige hændelser med rør sprængning fra toilet tank. Vold 3 blev 1/2 fyldt med toilet vand. Det samme i Centervoid.

Der hjalp Natskass med rengøring.

Der kan jeg vel godt skrive under 50 % timer?”

J svarede ved e-mail af 12. januar 2020 bl.a.:

”Ja, det er 50% udløsende, tak.”

J skrev i en e-mail af 28. september 2020 bl.a.:

”I min tidligere rundsendte mail [8. januar 2020, jf. ovenfor] kom jeg desværre til at skrive ”Nat-Skass” i subject. Dette skulle blot have været Skass, idet nedenstående kun gælder driftsbesætningerne, altså dags skass’er.

Ved nat skass’er gælder, at de får en fast månedlig kompensation på 3 timer.”

Der er fremlagt eksempler på timesedler for en natskibsassistent fra 2016-2022. Disse viser, at der ikke er registreret overtid for arbejde omfattet af protokollatets punkt II, litra f.

Af bilag vedrørende overtidsstatistik for 2006-2007 fremgår, at antallet af overtimer f.eks. under dørk er begrænset.

Af en lønseddel for august 2020 fremgår, at skibsassistent C den 3. august og 16. august havde henholdsvis 8 og 4,50 timer ”under dørk”, og at han havde opsparet 4,50 overtimer.

Det er i et notat af 3. august 2020 anført, at ”C har haft 8 timer under dørk denne uge (rengøring, måle ME fødder m.m.)”. Notatet er udarbejdet af X.

5. Forklaringer

A har forklaret bl.a., at han er formand for 3F Sømændene, hvor han har været siden 1988.

Han deltog i overenskomstforhandlingerne med Molslinjen i 1995. Han deltog også i overenskomstforhandlingerne i 1998, hvor der blev udarbejdet en brancheoverenskomst med tilhørende protokollater for rederierne.

Protokollatets punkt II, litra f, om smudstillæg er en gammel bestemmelse, som eksisterede før hans tid. Bestemmelsen fandtes i overenskomsten fra 1995 med Molslinjen og blev videreført i lokalprotokollatet fra 1998. Så vidt han husker, var D med til overenskomstforhandlingerne i 1998.

Smudstillæg skal gives både til skibsassistenter, der arbejder om dagen og til skibsassistenter, der arbejder om natten. Det var først i forbindelse med protokollatet fra 1998, at betegnelsen "natskibsassistent" blev introduceret. Dette kom på tale, fordi skibene fremover skulle ligge stille om natten. Tidligere var skibene i drift om natten. Arbejde, der udløser smudstillæg, udføres typisk om natten, når skibet ligger stille. Om dagen er skibsassistenterne med til at sejle skibet, men de kan godt blive pålagt at udføre arbejde, der udløser smudstillæg, hvis arbejdet kan udføres forsvarligt, hvis besætningen er stor nok, og hvis det i øvrigt ikke er til gene for passagererne. Smudstillægget har ikke noget at gøre med den kompensation på 3 timer om måneden, der blev indsat i protokollen i 1998 for at kompensere natskibsassistenterne for at udføre arbejde uden for deres fagområde.

B har forklaret bl.a., at han er teknisk direktør i Molslinjen. Han begyndte som maskinmester i 1992 og kom "i land" i 1997/98.

Da han begyndte i Molslinjen, havde man matroser og motormænd. Motormændene udførte smudsige opgaver, men blev ikke honoreret for denne gene. I 1993/94 blev matroser og motormænd lagt sammen til én betegnelse, nemlig skibsassistenter, og det blev skrevet ind i overenskomsten.

Han var med på sidelinjen til overenskomstforhandlingerne i 1998. D var ikke med, idet han først blev ansat i 1999. Før overenskomsten i 1998 med tilhørende protokollat var det reparatørerne, som udførte alt arbejde på skibet om natten, herunder også de smudsige arbejdsopgaver. De fik ikke smudstillæg herfor. Det skyldtes, at de var forberedt på og påklædt til dette arbejde, således at genen ved at udføre det smudsige arbejde var mindre end den gene, som den normerede

driftsbesætning, der om dagen gik rundt med passagerer på bro og vogndæk, blev udsat for, hvis de pålagt at udføre smudsige arbejdsopgaver.

Med overenskomsten i 1998 og protokollatet begyndte Molslinjen at anvende egne skibsassistenter om natten til at bistå reparatørerne. Det er en del af natskibsassistenternes arbejde at udføre smudsige arbejdsopgaver, men de får i lighed med reparatørerne ikke smudstillæg for det. Natskibsassistenterne er forberedt og klædt på til dette arbejde, og da de ikke skal have med passagerer at gøre, er genen ved at udføre smudsige arbejdsopgaver ikke den samme for dem som for den normerede driftsbesætning. Smudstillæg bliver således kun givet, hvis de smudsige arbejdsopgaver udføres om dagen af den normerede driftsbesætning. Det sker normalt ikke, da det er mest hensigtsmæssigt at udføre det smudsige arbejde om natten, når skibet ligger stille. Til gengæld er der næsten hver nat smudsigt arbejde, som natskibsassistenterne skal udføre. Hvis natskibsassistenterne skal kompenseres med et smudstillæg herfor i form af 50 % overtid, vil de have økonomiske konsekvenser. Natskibsassistenterne skal udføre alle slags opgaver på skibet, og de kan også sættes til at udføre opgaver uden for deres fagområde. Herfor bliver de kompenseret – i dag med 3 timers reduktion af månedsnormen.

Der har altid været skelnet mellem den normerede driftsbesætning og natskibsassistenterne. Natskibsassistenterne er ”overtallige”, og de behøver ikke at have papir på at være søfarende. Det foretrækkes dog, at de har en faglært uddannelse.

Arbejdet på Bornholm adskiller sig fra arbejdet på Kattegat ved, at der ikke er ansat reparatører på Bornholm. Dette arbejde udføres af natskibsassistenterne og herfor modtager natskibsassistenterne et funktionstillæg. Af samme grunde som dem, der vedrører natskibsassistenterne på Kattegat, modtager natskibsassistenterne på Bornholm ikke smudstillæg i henhold til protokollatets punkt II, litra f. Kun hvis de sejler med som en del af den normerede driftsbesætning, modtager de et smudstillæg for udførelsen af smudsige arbejdsopgaver.

C har forklaret bl.a., at han er tillidsrepræsentant. Han arbejder som natskibsassistent på Kattegat. Skibene ligger til kaj. Han har haft dette arbejde i ca. 5 1/2 år. Han er uddannet smed og skibsassistent.

Han udfører alt forefaldende arbejde på skibet, herunder også arbejde uden for hans eget fagområde. Han udfører også nogle af de smudsige arbejdsopgaver indenfor protokollatets punkt II, litra f – men ikke dem alle, idet der ikke er udstyr til det. Han har almindeligt arbejdstøj på – ikke kedeldragt. Nogle af opgaverne er så smudsige, at han bagefter bliver nødt til at skifte tøj. Det smudsige arbejde er til samme gene for alle – det er ikke mere til gene for dem, der udfører arbejdet om dagen. Det er bedst at udføre smudsigt arbejde om natten, fordi skibet ligger stille, og fordi der ikke er passagerer om bord.

Han har modtaget smudstillæg for smudsige opgaver, der er udført om natten. En kollega har også fået smudstillæg. Han har talt med gamle kolleger, som har fortalt ham, at de i sin tid også fik smudstillæg. Det var dengang, de skrev dagsedler i hånden. Da man gik væk fra at skrive dagsedler i forbindelse med digitaliseringen, gik smudstillægget i glemmebogen. Han ved ikke præcist, hvornår det skete.

Ham bekendt bliver der givet smudstillæg til natskibsassistenterne på Bornholm. Det har han hørt fra skibsassistenter og maskinmestre. Oveni dette får natskibsassistenterne på Bornholm et funktionstillæg, fordi de også fungerer som reparatører.

6. Parternes hovedsynspunkter

Klagerne har anført navnlig, at punkt II, litra f, i protokollatet af 16. januar 2020 også gælder for natskibsassistenter, der udfører smudsige opgaver om natten.

Bestemmelsen i punkt II, litra f, angår smudstillæg. Dette tillæg er ikke en kompensation for hverken natarbejde eller forefaldende tværfagligt arbejde, men alene en kompensation for en række nærmere angivet arbejdsopgaver, der er særligt snavset og derfor medfører gener, der nødvendiggør smudstillægget.

Omvendt er den nedsatte månedsnorm på 3 timer for forefaldende arbejde ikke en kompensation for de gener, som de smudsige arbejdsopgaver, der er angivet i protokollats punkt II, litra f, medfører. Natskibsassistenterne er således ikke i forvejen kompenseret for de smudsige opgaver.

Indklagede har anført navnlig, at klager har bevisbyrden for, at natskibsassistenterne – mod indklagedes benægtelse – har krav på særskilt betaling i henhold til protokollatets punkt II, litra f, ved udførelse af de opgaver, der er nævnt i bestemmelsen, idet natskibsassistenterne modtager kompensation herfor i medfør af protokollatets punkt III, litra m, 2. afsnit.

Natskibsassistenternes arbejde er i sin karakter så anderledes end dagskibsassistenternes, at en fortolkning af protokollatet som fremført af klager ikke giver mening.

Det må tages i betragtning til fordel for indklagede, at parternes overenskomster i relation til Kattegat-færgerne gennem en periode på mere end 20 år har været praktiseret i overensstemmelse med indklagedes fortolkning.

7. Opmandens begrundelse og resultat

7.1. Problemstillingen

Sagen angår, om såkaldte natskibsassistenter, der gør tjeneste i Molslinjen på Kattegat om natten, er berettiget til at modtage smudstillæg for smudsigt arbejde omfattet af punkt II, litra f, i protokollat af 16. januar 2020 mellem Metal Maritime og Molslinjen A/S og det tilsvarende protokollat mellem 3F Sømændene og Molslinjen A/S.

Efter protokollatets punkt II, litra f, ydes der 50 % overtid for smudsigt arbejde som nærmere angivet i bestemmelsen. Bestemmelsen indeholder efter sin ordlyd ikke nogen angivelse af, hvilke skibsassistenter den gælder for.

Indklagede har gjort gældende, at bestemmelsen trods den manglende regulering heraf i selve ordlyden ikke omfatter natskibsassistenter, der udfører smudsige opgaver om natten, og det må derfor bedømmes ud fra bevisførelsen, om indklagede har ret i sin forståelse.

7.2. Historik mv.

Jeg lægger efter bevisførelsen til grund, at Molslinjen i forbindelse med brancheoverenskomsten i 1998 med tilhørende lokalprotokollat begyndte at anvende egne skibsassistenter om natten til at bistå reparatørerne, der forud herfor havde udført de smudsige opgaver, der er beskrevet i det nugældende protokollats punkt II, litra f, uden at modtage smudstillæg herfor.¹

Natskibsassistenterne skulle udføre *alt forefaldende arbejde* om bord på skibene med dækning af flere fagområder, og herfor modtog natskibsassistenterne en reduktion af deres månedsnorm². Selv om bestemmelsen om smudstillæg³ er begrænset til bestemte (særligt) smudsige opgaver, lægger jeg efter bevisførelsen til grund, at meningen var, at det skulle være et sædvanligt led i natskibsassistenternes arbejde om natten at udføre sådanne smudsige arbejdsopgaver i stedet for reparatørerne, der som nævnt udførte dette arbejde tidligere uden at modtage smudstillæg herfor. Skibene skulle ikke længere være i drift om natten⁴, og det var derfor hensigtsmæssigt, at det smudsige arbejde blev udført om natten, således at den normale driftsbesætning så vidt muligt skulle undgå at udføre sådant arbejde om dagen – med særskilt honorering herfor⁵.

Da udførelsen af særligt smudsige opgaver skulle være et sædvanligt led i natskibsassistenternes arbejde på skibene om natten, lægger jeg til grund, at det ikke var meningen, at natskibsassistenterne (ud over de nu 3 timers reduktion af deres månedsnorm for at udføre alt forefaldende arbejde om bord på skibene, herunder uden for deres fagområde) skulle have smudstillæg herfor i form af 50 % overtid.

¹Jf. Bs forklaring i afsnit 5.

²I dag 3 timers reduktion, jf. protollatets punkt III, litra m.

³Nugældende protokollats punkt II, litra f.

⁴Jf. bl.a. As forklaring i afsnit 5.

⁵Jf. det nugældende protokollats punkt II, litra f, og i øvrigt overenskomstens § 3.

I modsat fald kunne konsekvensen være, at natskibsassistenternes sædvanlige arbejde, der som nævnt indebærer udførelsen af smudsige opgaver af enhver karakter, ville udløse en betydelig mængde overtid – selvsagt afhængig af omfanget af de smudsige opgaver, der blev udført om natten⁶.

7.3. Praksis

Det lægges efter bevisførelsen til grund, at arbejdsgiver i et vist omfang gennem årene har været i tvivl om, hvorvidt natskibsassistenterne skulle have smudstillæg for at udføre særligt smudsige opgaver om natten, og at natskibsassistenterne i visse tilfælde har fået smudstillæg herfor⁷. Mit samlede indtryk efter bevisførelsen er imidlertid, at praksis – i overensstemmelse med det ovenfor i afsnit 7.2 anførte – gennem årene har været den, at natskibsassistenterne på Kattegat (trods enkeltstående afvigelser) ikke har modtaget smudstillæg for udførelsen af de smudsige arbejdsopgaver, der er beskrevet i det nugældende protokollats punkt II, litra f⁸.

7.4. Samlet konklusion

Sammenfattende finder jeg, at indklagede har ret i, at protokollatets punkt II, litra f, må forstås således, at bestemmelsen (trods den manglende regulering af spørgsmålet i selve ordlyden) ikke omfatter natskibsassistenter, der om natten udfører smudsige opgaver som nævnt i bestemmelsen.

Jeg tager herefter indklagedes påstand om frifindelse til følge.

Det tilføjes, at jeg ikke finder anledning til at tage stilling til, om natskibsassistenterne efter protokollatet vedrørende Bornholm og praksis i tilknytning hertil har krav på at modtage smudstillæg, idet dette ikke har betydning for afgørelsen af,

⁶Jeg henviser til Bs forklaring.

⁷Jf. afsnit 4.5 foran og Cs forklaring i afsnit 5.

⁸Jeg henviser til afsnit 4.5 sammenholdt med Bs forklaring.

om natskibsassistenterne efter protokollatet vedrørende Kattegat har krav på smudstillæg.

T h i b e s t e m m e s :

Indklagede, Færgerederierne for Molslinjen A/S, frifindes.

Hver af parterne skal bære egne omkostninger ved sagens behandling og betale halvdelen af opmandens honorar.

København, den 19. december 2022

Oliver Talevski