

KENDELSE

afsagt den 10. juni 2024

i

faglig voldgift FV 2024-72

APM Terminals – Aarhus A/S
(advokat Marianne Lage)

mod

3F Transport

for

3F Transport, Logistik & Byg, Aarhus

for

Havnearbejdernes Klub, Aarhus
(advokat Evelyn Jørgensen)

Uoverensstemmelsen

Sagen angår navnlig, om parternes virksomhedsoverenskomst (Lokalaftale 2023-2025), andre aftaler eller en eventuel foreliggende kutyme begrænser APM Terminals – Aarhus A/S i at anvende fastansatte havnearbejdere til arbejde omfattet af overenskomstens dækningsområde, herunder om der kan anvendes fastansatte havnearbejdere i de hold på fem mand, der efter overenskomstens punkt 7 antages ved lastning og losning af containere.

Sagens behandling ved faglig voldgift

Sagen er den 22. maj 2024 forhandlet for en faglig voldgift med højesteretsdommer Rikke Foersom som opmand med følgende partsudpegede medlemmer:

For klager, APM Terminals – Aarhus A/S: Anne-Marie Olsen, Senior Legal Counsel hos Maersk, og Hannah Holst Kragelund, Head of Employee Relations hos Svitser.

For indklagede, 3F Transport for 3F Transport, Logistik & Byg, Aarhus, for Havnearbejdernes Klub, Aarhus (3F for Havnearbejdernes Klub): Karsten Kristensen og Karsten John Kristensen, begge Transportgruppen.

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

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

Parternes påstande

APM Terminals – Aarhus A/S har nedlagt påstand om, at 3F for Havnearbejdernes Klub skal anerkende, at hverken parternes overenskomst, aftaler eller en eventuel foreliggende kutyme begrænser APM Terminals – Aarhus i at anvende fastansatte havnearbejdere til alt arbejde omfattet af overenskomstens dækningsområde, herunder de arbejdsfunktioner, som er omfattet af overenskomstens punkt 7.

APM Terminals – Aarhus har subsidiært nedlagt påstand om, at 3F for Havnearbejdernes Klub skal anerkende, at en eventuelt foreliggende kutyme, hvorefter APM Terminals – Aarhus er begrænset i anvendelsen af fastansatte havnearbejdere, således at særlige arbejdsopgaver alene kan varetages af løsttilknyttede havnearbejdere, kan opsiges med sædvanligt varsel i henhold til § 2, stk. 3, i Fællesoverenskomsten indgået mellem DI Overenskomst II og 3F, Transportgruppen, mere subsidiært at en sådan eventuelt foreliggende kutyme kan opsiges til bortfald ved udløbet af parternes overenskomsts gyldighedsperiode ved udgangen af februar 2025.

3F for Havnearbejdernes Klub har påstået frifindelse.

Sagsfremstilling mv.

Der er mellem APM Terminals – Aarhus A/S og Havnearbejdernes Klub, Aarhus, indgået en virksomhedsoverenskomst (Lokalaftale 2023-2025), der gælder for løst- og fastansatte havnearbejdere beskæftiget på APM Terminals – Aarhus' terminal på Aarhus Havn.

Denne sag udspringer af en uoverensstemmelse mellem parterne om fortolkning af virksomhedsoverenskomsten (benævnt Lokalaftalen) for så vidt angår håndteringen af arbejdets udførelse ved indførelse af ny teknologi, som medfører helt eller delvis bortfald af arbejdskraft.

Af referat af 5. december 2023 fra lokalforhandling mellem APM Terminals – Aarhus A/S og Havnearbejdernes Klub, Aarhus, fremgår bl.a.:

”Opsigelse af Kutyme

Parterne har ved flere møder senest den 28. november 2023 drøftet uenigheden mellem Havnearbejdernes Klub og APM Terminals – Aarhus A/S omkring håndtering af arbejdets udførelse, når APM Terminals – Aarhus A/S indfører ny teknologi, som medfører helt eller delvis bortfald af arbejdskraft.

Det har vist sig, at parterne ikke kan opnå enighed.

Uenigheden har været drøftet igen, uden enighed kan opnås

Havnearbejdernes Klub er af den opfattelse, at der enten i Lokalaftalens pkt. 7 ved ordet ”antaget” er lokalaftale-aftalt, at de arbejdsfunktioner, der hidtil har været omfattet af pkt. 7 om holdstørrelse, skal udføres af løsttilknyttede havnearbejdere, eller at der foreligger en retlig bindende kutyme herom.

APM Terminals – Aarhus A/S er af den opfattelse, at hverken lokalaftalen eller en eventuel foreliggende kutyme begrænser APM Terminals – Aarhus A/S i at anvende fastansatte havnearbejdere til alt arbejde omfattet af Lokalaftalen, herunder de arbejdsfunktioner, som er omfattet af Lokalaftalens pkt. 7.

APM Terminals – Aarhus A/S har dog valgt at foretage opsigelse af den påståede kutyme.

Parterne er enige i, at der med dette møde har været afholdt den i Fællesoverenskomstens § 2, stk. 3, lokale Forhandling, og at APM Terminals – Aarhus A/S herefter vil begære afholdelse af mæglingsmøde herom.”

Det fremgår af opsigelsesbrev af 5. december 2023 fra APM Terminals – Aarhus til Havnearbejdernes Klub, Næstformand C, bl.a.:

”Opsigelse af Kutyme

Baggrund:

Gennem længere tid har der mellem Havnearbejdernes Klub og APM Terminals – Aarhus A/S været drøftelser omkring håndtering af arbejdets udførelse, når APM Terminals – Aarhus A/S indfører ny teknologi, som medfører helt eller delvis bortfald af arbejdskraft.

Ved forhandlingerne omkring Lokalaftalens fornyelse i foråret 2023 blev der blandt andet aftalt i Lokalaftalens pkt. 5 om udmønstring, at ”Såfremt der bortfalder arbejdsfunktioner som følge af implementering af teknologiske løsninger, vil der ikke fremover skulle udmønstres havnearbejdere til disse arbejdsfunktioner.” Tilsvarende bestemmelse blev tilføjet pkt. 7 omkring holdstørrelse.

APM Terminals – Aarhus A/S indfører som tidligere varslet nu OCR, hvilket medfører, at en række af arbejdsfunktionerne, som shift clerk-funktionen har været omfattet, bortfalder.

I forbindelse med bortfald af dele af disse arbejdsfunktioner har APM Terminals – Aarhus A/S varslet, at de sikkerhedsmæssige funktioner, som

fortsat består fremadrettet, også som hidtil skal varetages af fastansatte Havnearbejdere.

Det har i den forbindelse vist sig, at parterne er uenige om, hvorvidt der består en for APM Terminals – Aarhus A/S bindende kutyme for fordelingen af løsttilknyttede havnearbejdere og fastansatte havnearbejdere i relation til arbejdsopgaver.

APM Terminals – Aarhus A/S' standpunkt:

Lokalaftalen indgået mellem parterne omfatter kaj krankørsel, maskinførerarbejde på yardområdet/kajen, bemanning af gæng/surring under skibsoperationen. Shift clerk-funktionen har hidtil været reguleret af særskilt aftale.

Bortset fra kranførerfunktionen regulerer Lokalaftalen ikke fordelingen af løsttilknyttede havnearbejdere eller fastansatte havnearbejdere i forhold til arbejdsfunktioner.

APM Terminals – Aarhus A/S er derfor af den opfattelse, at APM Terminals – Aarhus A/S i medfør af ledelsesretten frit kan beslutte, hvilke arbejdsfunktioner, der skal løses af fastansatte havnearbejdere, og hvilke arbejdsfunktioner, som løsttilknyttede havnearbejdere kan udføre.

APM Terminals – Aarhus A/S har imidlertid fået oplyst, at Havnearbejdernes Klub er af den opfattelse, at der foreligger en (eller flere) kutyme, der medfører, at de arbejdsfunktioner, som der hidtil har været omfattet af parternes aftale pkt. 7 om holdstørrelse, alene kan udføres af løsttilknyttede havnearbejdere.

Pkt. 7. har følgende ordlyd: ”Ved lastning og losning af containere antages 5 mand i holdet, generelt 2 mand om bord og 3 i land. Såfremt der skal surres, antages mindst 2 ekstra mand.”

Dette er APM Terminals – Aarhus A/S ikke enig i. For at undgå tvivl foretages dog af sikkerhedsmæssige hensyn en opsigelse af den af Havnearbejdernes Klub påståede kutyme:

Opsigelse:

Med henvisning til § 2, stk. 3, i Fællesoverenskomsten indgået mellem DI Overenskomst II og 3F Transportgruppen skal vi hermed opsigelse følgende påståede kutyme:

APM Terminals – Aarhus A/S er begrænset i at lade de i pkt. 7 indeholdte arbejdsfunktioner udføres af fastansatte havnearbejdere.

Kutymen opsiges med to måneders varsel til den 1. marts 2024 og bortfalder, når APM Terminals - Aarhus A/S har iagttaget forhandlingsreglerne i Fællesoverenskomstens § 2, stk. 3.”

Den 3. januar 2024 blev der mellem 3F Transport, Havnearbejdernes Klub og APM Terminals – Aarhus afholdt mæglingsmøde vedrørende opsigelse af kutyme, uenighed om tolkning af overenskomst og aftale af ”køreplan”. Af mødereferatet fremgår bl.a.:

”Uenigheden mellem parterne, herunder opsigelsen af den mulige etablerede kutyme blev drøftet på mæglingsmødet den 3. januar 2024, igen uden enighed kunne opnås.

Parterne er enige om, at hvis der måtte have eksisteret en kutyme som anført af APM Terminals – Aarhus A/S, er denne opsagt og fagretlige behandling foretaget. Kutymen – måtte en sådan foreligge – ophører derved uden yderligere med udgangen af februar 2024. Parterne er ligeledes enige om, at forståelsen af overenskomstens pkt. 7 om fordeling af arbejdsopgaver i forholdet mellem løsttilknyttede og fastansatte havnearbejdere skal løses ved faglig voldgift, som skal nedsættes og gennemføres hurtigst muligt og som en hastesag.

APM Terminals – Aarhus A/S tilkendegav, at virksomheden ikke vil gøre brug af fortolkningsfortrinsretten, indtil en sådan faglig voldgift har fundet sin afslutning. 3F Transport tilkendegav samtidig, at forbundet vil søge at undgå arbejdsuro blandt medlemmerne som følge af nævnte uenighed.

Partnerne er enige om nedsættelse af en faglig voldgift til afklaring af uoverensstemmelsen med APM Terminals – Aarhus A/S som klager. Nærværende referat anses som begæring af videreførelse af sagen, jf. bilag 8 om behandling af faglig strid, stk. 3, pkt. 1. a.”

APM Terminals – Aarhus har fremlagt en indekseret oversigt over fordelingen af arbejdstimer mellem fastansatte og løsttilknyttede havnearbejdere til funktionerne straddle carrier (maskinkørsel), shift clerk og surring i perioden fra januar 2023 til februar 2024. Ifølge oversigten udførte de fastansatte havnearbejdere i perioden ca. to tredjedele af arbejdstimerne til funktionen straddle carrier og næsten halvdelen af arbejdstimerne til funktionerne shift clerk og surring.

Forklaringer

A har forklaret bl.a., at han har været Chief Operating Officer (COO) hos APM Terminals – Aarhus siden 1. april 2023. Han er ansvarlig for driften af virksomhedens forretninger i Danmark, der bl.a. omfatter containerhavnene i Kalundborg og Aarhus. Han har været ansat hos Maersk siden 2006. Han har arbejdet for Maersk i hele verden, herunder på terminaler og havne i Mellemøsten. Han kom til APM Terminals – Aarhus i 2021.

Den væsentligste opgave for APM Terminals – Aarhus er at servicere containertrafikken ind og ud af Danmark. Trafikken består i, at kunderne kommer med deres skibe og afleverer eller afhenter containere, som skal videre til en slutmodtager. Aarhus Havn er Danmarks største containerhavn, og containertrafikken er vigtig for det danske samfund og hele transportområdet.

Havnearbejderne i Aarhus er beskæftiget på tværs af havnen med alle opgaver relateret til håndtering af containertrafikken. Når et skib ankommer til havnen, skal containerne løftes af. Containerne modtages på kajen, hvor de bliver gjort klar til transport videre til et opbevaringsområde – en såkaldt yard. Når containerne skal videre fra havnen, bliver de lastet på lastbiler. Det er essentielt, at trafikken med at få containerne flyttet rundt på havneområdet og lastet på lastbiler går så gnidningsfrit som muligt.

Ved lastning af et skib er størstedelen af havnearbejderne beskæftiget på dækket med at surre containerne fast med stålstænger, så de ikke blæser af i hård vind. Containerne lastes på skibet med en containerkran, der betjenes af en kranfører. På skibet skal der være lugemænd til at hjælpe kranføreren med at laste containerne, og på land skal der være shift clerks, der med en computer guider kranføreren til, hvor containeren skal stå. På land skal der være havnearbejderne, der sætter tvist logs på containerne – såkaldte skofolk.

Når en container modtages på kajen, kommer der en straddle carrier, som løfter den og kører den ind i yarden. Det er også en straddle carrier, der løfter containeren over på en lastbil, når den skal transporteres videre. Hvis der er tale om lettere containere, vil det

være en anden maskine, der løfter og flytter containerne. Maskinførerne er uddannet forskelligt for at kunne betjene de forskellige maskiner.

De nævnte arbejdsfunktioner i forbindelse med lastning og losning udføres af fastansatte havnearbejdere, der er ansat på kontrakt hos APM Terminals – Aarhus, og af løstansatte havnearbejdere, der bliver hyret ind til bestemte opgaver på dagen og er en form for daglejere. Havnearbejdernes Klub har en pulje af havnearbejdere, hvor alle havnearbejdere hos APM Terminals – Aarhus kommer fra. De fastansatte havnearbejdere hos APM Terminals – Aarhus er løsarbejdere fra puljen, der har søgt fastansættelse.

Vind og vejr har stor betydning for arbejdet med containertrafikken. Arbejdsopgaverne varierer meget, og havnearbejderne udmønstres derfor fra dag til dag. Det sker på den måde, at APM Terminals – Aarhus giver Losseklubben, der er en del af Havnearbejdernes Klub, besked om, hvad der er brug for af arbejdskraft dagen efter. De faste havnearbejdere arbejder mindst 37 timer om ugen. De arbejdsfunktioner, som de faste havnearbejdere ikke selv kan dække, sørger Losseklubben for at levere folk til fra puljen. Både fastansatte og løstansatte havnearbejdere bliver udmønstret fra dag til dag.

Der er typisk stor aktivitet på havnen onsdag, torsdag og fredag, og der er ikke nok fastansatte havnearbejdere til at dække alle arbejdsfunktioner på de travle dage. På dage med lavere aktivitet, hvor arbejdsfunktionerne kan dækkes af fastansatte havnearbejdere, kan Havnearbejdernes Klub bruge de løse havnearbejdere andre steder på havnen. Arbejdsstyrken følger aktiviteten på havnen. Det er en unik model. Det er fordelagtigt for havnen, at arbejdsstyrken er fleksibel. På andre havne arbejder havnearbejderne i skiftehold, hvilket betyder, at der ofte kan være for mange eller for få havnearbejdere til opgaverne.

APM Terminals – Aarhus ønsker fortsat at bruge løse havnearbejdere og har intet ønske om at reducere arbejdsstyrken. Uoverensstemmelsen mellem parterne er opstået, fordi APM Terminals – Aarhus ønsker at fordele det tilgængelige arbejde mellem faste og løse havnearbejdere, når der indføres ny teknologi. APM Terminals – Aarhus har brug for fastansatte havnearbejdere, som virksomheden kan uddanne til bestemte arbejdsop-

gaver. Det kan til tider være en udfordring, at der ikke er nok løse havnearbejdere til rådighed til bestemte funktioner. F.eks. er der ofte mangel på maskinførere, selv om APM Terminals – Aarhus har uddannet ca. 40 løse havnearbejdere til at varetage opgaver som maskinførere. Det kan være svært at ramme den rigtige balance. Hvis der ikke er nok løse havnearbejdere, må Losseklubben ringe til fastansatte havnearbejdere, der er på afspadsring mv. Havnearbejdernes Klub har en forpligtelse til at sørge for, at havnen ”løber rundt”. Når man som havnearbejder bliver udmønstret til et skib, går man ikke hjem, før man er færdig på skibet. Der er ikke nogen lovbestemt betjeningspligt på havnen, men alle forstår, at man må betjene skibskunderne, uanset hvornår på døgnet de lægger til kaj.

Han har ikke været med til at forhandle virksomhedsoverenskomsten (Lokalaftalen), men han har undervist ledere i APM Terminals – Aarhus om, hvad der står i den, og hvad den betyder. Han har også gennemgået Lokalaftalen, kutymelisten og forståelsespapiret med Havnearbejdernes Klub i forbindelse med månedlige møder. De drøftelser, han har haft med Havnearbejdernes Klub, har altid handlet om enkelte punkter og ikke om en fælles forståelse af Lokalaftalen. Drøftelserne har vist, at der er punkter i Lokalaftalen, som der ikke er enighed om betydningen af. Der er efter hans opfattelse et behov for en mere forståelig overenskomst.

Han har aldrig tidligere haft drøftelser med Havnearbejdernes Klub om, at der skulle være arbejdsopgaver, der kun kan varetages af enten faste eller løse havnearbejdere. Det er kun sket i forbindelse med denne sag, der udspringer af en automatisering af det arbejde, der hidtil er blevet varetaget af shift clerks. Han har aldrig forstået Lokalaftalens punkt 7 sådan, at arbejdet ved lastning og losning af containere i hold skal varetages af løstansatte havnearbejdere. Havnearbejdernes Klub er efter Lokalaftalen forpligtet til at stille den arbejdskraft til rådighed, der er brug for.

Det er vigtigt for APM Terminals – Aarhus, at de fastansatte havnearbejdere kan udføre de samme arbejdsfunktioner som de løsttilknyttede havnearbejdere, herunder de opgaver ved lastning og losning, der efter Lokalaftalens punkt 7 udføres i hold på fem mand. Det kan være hårdt at køre kran, idet man som kranfører kigger meget ned. Det kan også

være hårdt at køre straddle carrier, hvor føreren sidder ned og drejer i ryggen. Ved de mindre maskiner kigger føreren meget opad. Det er vigtigt, at APM Terminals – Aarhus kan tilbyde variation i arbejdet – både for at fastholde havnearbejdere og for at undgå, at medarbejderne bliver nedslidte.

Han har ikke kendskab til, at der skulle være indgået aftaler om fordelingen af arbejdsopgaver. Efter Lokalaftalen er det kun kranførerfunktionen, der skal varetages af fastansatte havnearbejdere. Alle andre arbejdsopgaver kan varetages af både løst- og fastansatte havnearbejdere.

Det er ikke grundlag for at sige, at de løstansatte havnearbejdere vil blive ramt hårdest ved indførelse af ny teknologi. APM Terminals – Aarhus har ingen intentioner om at ændre i fordelingen mellem løst- og fastansatte havnearbejdere, der udfører arbejde for virksomheden. Det er i alles interesse at bibeholde balancen mellem faste og løse havnearbejdere.

Han forstår Lokalaftalens punkt 7 sådan, at der skal sættes et hold med to lugemænd på skibet og tre skofolk på havnen. Som følge af, at arbejdsfunktionen som shift clerk er bortfaldet, er der et behov for, at APM Terminals – Aarhus kan omfordele arbejdsopgaverne. Alle havnearbejdere kan efter hans opfattelse udmønstres til alle arbejdsopgaver bortset fra kranførerfunktionen. Mens han har været hos APM Terminals – Aarhus, har det været løsttilknyttede havnearbejdere, der er blevet udmønstret som lugemænd og skofolk, men der er ikke nogen regel om det. Der er ikke noget grundlag for at sige, at der er arbejdsfunktioner omfattet af Lokalaftalen, som fastansatte havnearbejdere ikke må varetage.

B har forklaret bl.a., at han er ansat i en ledende stilling inden for forretningsudvikling hos APM Terminals – Aarhus. Tidligere var han Head of Operation med ansvar for at drive hele operationen med de havnearbejdere og funktionærer, som han havde til rådighed. Han har været ansat hos APM Terminals – Aarhus siden fusionen i 2010 med virksomheden Cargo Service, der også arbejdede med lastning og losning af containere. Han blev ansat i Cargo Service i 2003.

Han har været med til at forhandle mange af parternes overenskomster, herunder også ”Lokalaftale 2023-2025” og listen over særlige aftaler og kutymer. Der har aldrig været en diskussion om, at løse havnearbejdere skulle have ”patent” på bestemte arbejdsopgaver. Arbejdsopgaverne er ikke knyttet til faste eller løse havnearbejdere – bortset fra kranførerfunktionen, der skal varetages af fastansatte havnearbejdere. Han mener, at bestemmelsen om kranførerfunktionen kom ind i 2012 i forbindelse med en fusion, hvor der var et ønske om, at kranførere, der var fastansat til denne specielle funktion, blev knyttet tættere til virksomheden. Der var ikke i den forbindelse nogen drøftelse af, at der var andet, der skulle skrives ind i Lokalaftalen om fordeling af arbejdsopgaverne.

I APM Terminals – Aarhus behandles alle havnearbejdere ens. Fokus er på opgaven. Hvis det hidtil kun har været løstansatte havnearbejdere, der har varetaget arbejdsopgaverne i hold efter punkt 7, har det været driftsmæssigt begrundet. Arbejdsopgaverne bliver som udgangspunkt fordelt på den måde, at de funktioner, der kræver den højeste uddannelse, besættes med de fastansatte havnearbejdere. De løsttilknyttede havnearbejdere har generelt set et lavere uddannelsesniveau end de fastansatte, hvilket er baggrunden for, at det typisk har været løsttilknyttede havnearbejdere, der har varetaget funktionerne som lugemænd og skofolk. Havnearbejderne har forskellige kompetencer, men alle arbejdsfunktioner er lige vigtige.

Han har været med til at forhandle punkt 7 i Lokalaftalen. Der er intet i bestemmelsens ordlyd, der indikerer, at de nævnte arbejdsfunktioner skal varetages af løsttilknyttede havnearbejdere – heller ikke, hvis man læser ordlyden ud fra den jargon, der bruges på havnen. Der ligger ikke noget i ordet ”antages”. I Lokalaftalen anvendes flere ord for det samme, herunder ”udmønstres”. Lokalaftalen har udviklet sig gennem årene, og det har aldrig været drøftet, at der var opgaver, som kun kan varetages af løstansatte havnearbejdere. Der har tværtimod altid været et ønske om samarbejde og fællesskab. Det har været et mål at skabe mangfoldighed og variation i arbejdsopgaverne for alle havnearbejdere, herunder også for kranførerne, da det er hårdt arbejde at køre kran.

Bestemmelserne om ny teknologi kom ind i Lokalaftalen ved forhandlingerne i 2023. Havnearbejderne ønskede klar besked om, hvad de kunne forvente med hensyn til ny teknologi, og han fortalte derfor – efter aftale med sin direktør – havnearbejderne om, hvad der kunne komme, og hvad han troede, at der ville komme. På tidspunktet var der to straddle carriers på vej, som ikke var bemandede, og der var tanker om ny kran-teknologi, der kunne føre til, at kranføreren måske kunne sidde et andet sted og betjene kranen. Der var også tanker om en automatisk skomaskine. Mulighederne for ny teknologi gjorde havnearbejderne nervøse og bange for at miste deres arbejde, men han forsikrede dem om, at der ikke er grund til at være bange. Ny teknologi kan udvikle forretningen og gøre virksomheden mere konkurrencedygtig, hvilket kan trække mere arbejde til Aarhus Havn. Under forhandlingerne blev det drøftet, hvordan virksomheden skal behandle folk, når der kommer ny teknologi. Der var enighed om, at det skal ske på en ordentlig måde, hvis der bliver behov for at afskedige fastansatte havnearbejdere. For at beskytte de fastansatte havnearbejdere er der lavet særlige regler i Lokalaftalens punkt 8.

Der har ikke tidligere været et behov for at diskutere, om der var arbejdsfunktioner, som kun kan varetages af løsttilknyttede havnearbejdere. Som nævnt er det sådan, at de arbejdsfunktioner, der kræver højest uddannelse, bliver fordelt til de fastansatte havnearbejdere. Derefter bliver der fyldt op med løstansatte til de arbejdsfunktioner, der ikke er fastansatte til at varetage. I hans tid har det altid været løsttilknyttede havnearbejdere, der har varetaget arbejdsfunktionerne som lugemænd og skofolk i hold efter Lokalaftalens punkt 7.

C har forklaret bl.a., at han er næstformand i Havnearbejdernes Klub, Aarhus, og fungerende tillidsmand for de løse havnearbejdere.

Et hold efter Lokalaftalens punkt 7 består af to lugefolk og tre skofolk. Der antages et hold, når der kommer et skib. I de 18 år, hvor han har været i Havnearbejdernes Klub, har lugemænd og skofolk altid været løsarbejdere. Losseklubben er fra 1885, og han tror, at det har været sådan siden.

De løse havnearbejdere arbejder for 7-8 arbejdsgivere på Aarhus Havn. De udfører arbejdsopgaver både på inderhavnen og på containerhavnen. De havnearbejdere, der kører maskinerne er fastsatte, mens de øvrige skibsoperationer udføres af løsarbejdere. Sådan er det også på Esbjerg Havn. Alt arbejde fra skib til kaj og fra kaj til skib udføres af løsarbejdere. Det er kernearbejdet for løsarbejderne. De løse havnearbejdere bliver gennem Havnearbejdernes Klub udmønstret i hold – en såkaldt ”gæng”. Når det er løsarbejderne, der opererer skibene, skyldes det, at man ofte ikke ved, hvad der kommer i morgen, og at det derfor er svært at have fastansatte havnearbejdere til at udføre det arbejde. Løse havnearbejdere kan antages fra dag til dag eller på dagen. De er en form for daglejere.

Arbejdsfunktionen med at surre containerne fast er en vigtig opgave. Som det fremgår af den fremlagte indekserede oversigt over fordelingen af arbejdstimer, varetages surring af både løst- og fastansatte havnearbejdere. Tidligere var det sådan, at arbejdsfunktionen som shift clerk blev udført af fastansatte havnearbejdere, mens surring blev udført af løsttilknyttede havnearbejdere. For at undgå afskedigelser under finanskrisen i 2007-2008 indgik havnearbejderne en aftale om, at surring også kunne udføres af fastansatte havnearbejdere. De fortalte APM Terminals – Aarhus om aftalen, der blev indgået i Havnearbejdernes Klub. APM Terminals – Aarhus ville bare gerne have arbejdet udført og havde ingen bemærkninger. Arbejdet som shift clerk bliver også udført af både løst- og fastansatte havnearbejdere, men det har altid været løsarbejdere, der antages som lugemænd og skofolk.

Lokalaftalens punkt 5 angår udmønstring af både løst- og fastansatte havnearbejdere. Udmønstring betyder, at havnearbejderen bliver ringet op med besked om, hvad den pågældende skal lave i morgen. En ”gæng” er de fem mand, der efter punkt 7 udfører opgaver ved lastning og losning af containere på et skib. Ved lastning og losning skal der være lige så mange ”gæng”, som der er kraner. Punkt 5 beskriver de fastsatte deadlines for bestilling af arbejdskraft i Losseklubben.

Der har ikke været diskussioner på havnen om, hvilke arbejdsfunktioner der kan udføres af henholdsvis faste og løse havnearbejdere. Det har bare altid været sådan, at bestemte

funktioner blev udført af løse havnearbejdere. Diskussionen er opstået nu, fordi funktionen som shift clerk bliver erstattet af ny teknologi. Han mener, at det var B, der i den forbindelse spurgte til, om ”gængen” kunne være fastansatte havnearbejdere. Han sagde umiddelbart nej, men han måtte tilbage for at spørge i sit bagland. Det er ikke noget, som de tidligere har måttet forholde sig til. Han læser ordet ”antaget” i punkt 7 sådan, at det handler om løse havnearbejdere. Fastansatte havnearbejdere er jo allerede ansat og skal derfor ikke antages.

Havnearbejdernes Klub modtager efter Lokalaftalens punkt 14 et administrationsgebyr for at anvise havnearbejdere til APM Terminals – Aarhus på bestilling. Ordningen går ud på, at Havnearbejdernes Klub sørger for, at der er folk til de opgaver, der skal løses. Havnearbejdernes Klub sørger for at have passende ressourcer til rådighed. Han har en liste over havnearbejdere, som han kan ringe til.

Han er selv fastansat hos APM Terminals – Aarhus. Han varetager mange forskellige arbejdsfunktioner bl.a. som shift clerk og surrer. Han var med til at forhandle aftalen om, at disse arbejdsfunktioner skulle kunne varetages af både faste og løse havnearbejdere, men han var helt ny dengang, og han kan ikke redegøre for forløbet. Han husker det sådan, at folk manglede arbejde, og at der derfor blev aftalt en mere solidarisk opgavefordeling.

Han deltog i forhandlingerne om Lokalaftalen, herunder forhandlingerne vedrørende bestemmelserne om ny teknologi. Han kan bekræfte, at B fortalte dem om mulig ny teknologi, så de vidste, hvad der kunne komme. APM Terminals – Aarhus ønskede ikke begrænsninger med hensyn til at indføre ny teknologi. Punkt 8 handler om de fastansatte havnearbejdere, idet APM Terminals – Aarhus kun har forpligtelser over for de fastansatte. Han har været med til at godkende teksten.

Overenskomstgrundlag

Som nævnt er der mellem APM Terminals – Aarhus A/S og Havnearbejdernes Klub, Aarhus, indgået en virksomhedsoverenskomst, der gælder for løst- og fastansatte havnearbejdere beskæftiget på APM Terminals – Aarhus’ terminal på Aarhus Havn.

Af parternes virksomhedsoverenskomst (Lokalaftale 2023-2025) fremgår bl.a.:

”1. Indledning

Nærværende lokalaftale erstatter alle tidligere indgåede aftaler.

Forhold, der ikke selvstændigt er beskrevet i nærværende lokalaftale, følger Fællesoverenskomsten mellem DI Overenskomst II og 3F Fagligt Fællesforbund, Transportgruppen ("Fællesoverenskomsten").

Lokalaftalen omfatter kaj krankørsel, maskinførerarbejde på yardområdet/kajen, bemanning af gæng/surring under skibsoperationen. For shift clerk funktionen henvises til særskilt aftale.

Kranførerfunktionen varetages af fastansatte havnearbejdere.

Fastansatte havnearbejdere, herunder maskinførere, skal deltage i alt forefaldende arbejde på terminalen. Det påhviler maskinførere at sikre, at maskinerne bliver tjekket for olie, vand, dæktryk etc. inden start, samt at maskinerne altid er i funktionsdygtig stand.

2. Antagelse af arbejdskraft

Fagforeningen 3F Havnegruppen vil til enhver tid sigte efter at tiltrække passende ressourcer tilpasset opgaverne på APM Terminals – Aarhus A/S.
...

3. Uddannelse

...

ARM Terminals - Aarhus A/S sørger i overensstemmelse med terminalens uddannelsesprogrammer og efter behov for at tilbyde havnearbejderne fornøden uddannelse og træning.

...

Overarbejde/afspadsring

For fastansatte er følgende aftalt vedrørende overarbejde og afspadsring.

Ved overarbejde forstås alt arbejde, som udføres udenfor overenskomstmæssig normal arbejdstid, jfr. ovenfor, og for hvilket der ydes tillægsbetaling.

Overarbejde afspadsres som følger:

...

Fastansatte kan få udbetalt overtid, hvis medarbejderen er tvunget på arbejde i de situationer, hvor Losseklubben ikke kan stille tilstrækkeligt antal løstansatte.

Løst ansatte optjener ikke til afspadsring.

...

5. Udmønstring, varsko og varskotillæg

Udmønstring:

Der er aftalt følgende deadline for udmønstring af gæng:

Mandag - torsdag kl. 12.00

Fredag kl. 11.00

Der er aftalt følgende deadline for udmønstring af maskinfører, shift clerks samt surring:

Mandag - torsdag kl. 14.00

Fredag kl. 15.00

Disse deadlines er i forhold til udmønstringerne (Losseklubben) og altså ikke det tidspunkt, den enkelte skal være udmønstret på. Det er tidspunktet for bestilling af folk til de "løse" udmønstringere, der er udslagsgivende for, om der skal betales varsko for overskridelse af deadline i forbindelse med bestilling af folk.

...

Det tilstræbes, at udmønstringen af de fastansatte ved APM Terminals – Aarhus A/S afsluttes senest:

Mandag - torsdag kl. 14.00

Fredag kl. 15.00

Ekstra udmønstring i weekenden skal udløse en mindstebetaling til udmønstringeren (for Losseklubben).

Udmønstring til surring

...

Såfremt der bortfalder arbejdsfunktioner som følge af implementering af teknologiske løsninger, vil der ikke fremover skulle udmønstringes havnearbejdere til disse arbejdsfunktioner.

Udmønstring til maskinkørsel

Hvis en løs havnearbejder udmønstringes til at køre SC på normalt tid, er han garanteret løn for 7,5 timer (7 timer om fredagen). [APM Terminals – Aarhus A/S] har dermed også råderet over personen i de 7,5 (7) timer, således at hvis personen fx. kører i skib fra 7 til 11, kan [APM Terminals – Aarhus A/S] bruge ham til anden kørsel i de resterende 3,5 timer.

APM Terminals – Aarhus A/S har mulighed for at sætte en eller flere "ekstra mand" på oplæsningen uanset antal hele hold.

En "Ekstra mand" kan starte hver time fra åbningstid og skal minimum have en betaling svarende til 7,5 normaltime.

Dette har ingen indflydelse på den nuværende bemandingsprocedure.

...

Vedr. ekstra shift clerk

...

Såfremt der bortfalder arbejdsfunktioner som følge af implementering af teknologiske løsninger, vil der ikke fremover skulle udmønstres havnearbejdere til disse arbejdsfunktioner.

...

Kranførerfunktion

En kranfører kan ikke varetage eller påtage sig andet arbejde, såfremt der mangler kranførere ved udmønstring (samtlige kraner, som skal anvendes, skal kunne bemandes).

...

Varsko og varskotillæg

Fællesoverenskomstens Særlige bestemmelser for havnearbejdere § 3 [...]. § 3 ændres således, at der skal varsles inden kl. 13.00 middag. Afvarsling skal ligeledes finde sted senest kl. 13.00. Varsko tillæg optjenes kl. 16.00.

For fastansatte havnearbejdere på APM Terminals – Aarhus A/S gælder de samme varsko regler som for løse havnearbejdere med undtagelse af, når der arbejdes i fast turnus.

...

7. Holdstørrelse

Ved lastning og losning af containere antages 5 mand i holdet, generelt 2 mand om bord og 3 i land. Såfremt der skal surres, antages mindst 2 ekstra mand.

Såfremt der bortfalder arbejdsfunktioner som følge af implementering af teknologiske løsninger, vil der ikke fremover skulle udmønstres havnearbejdere til disse arbejdsfunktioner.

8. Ny teknologi

Nye jobfunktioner i forbindelse med losning og lastning, der opstår som følge af indførelse af ny teknologi, besættes så vidt muligt med allerede ansatte havnearbejdere. Omskoling til disse jobfunktioner tilbydes hurtigst muligt, og før de nye jobfunktioner besættes. Der skal optages forhandlin-

ger med virksomheden om ansættelsesvilkårene for de nye jobfunktioner. Funktionærstillinger er fortsat ikke omfattet af lokalaftalen.

Sker der efter indførelse af ny teknologi bortfald af arbejdspladser, skal virksomheden søge at omplacere og eventuelt omskole den enkelte fastansatte havnearbejder til andet relevant arbejde i virksomheden.

De nævnte omskolingsforløb til nye jobfunktioner eller relevant og ledig stilling skal kunne ske på et forventet forløb på 6-8 uger.

Bortfald af arbejdspladser skal ske i videst muligt omfang ved naturlig afgang. Er det ikke muligt at omplacere (eventuel efter omskoling) eller at reducere antal af arbejdspladser ved naturlig afgang, er den fastansatte havnearbejder, der afskediges på grund af indførelse af ny teknologi, berettiget til:

- Forlænget opsigelsesvarsel (differentieret afhængig af anciennitet 5, 10 eller 15 år)
- Outplacement forløb, herunder frihed i opsigelsesperioden til at deltage i et arbejdsmarkedskursus, der er relevant for ny beskæftigelse. Kursets varighed kan højst andrage 4 uger. Kursusafgift og eventuelt løntab udredes af virksomheden i det omfang, udgifterne ikke dækkes af det offentlige
- Fratrædelsesgodtgørelse, jf. Fællesoverenskomsten
- Tilbud om ansættelse inden for 1 år efter fratræden i tilfælde af kommende ledige stillinger (pligt til at informere)

...

14. Diverse bestemmelser

...

Administrationstillæg

APM Terminals – Aarhus A/S betaler administrationstillæg til Fagforeningen 3F Havnegruppen, Losseklubben, til dækning af administration i forbindelse med anvisning af arbejdskraft til APM Terminals – Aarhus A/S.”

Bestemmelsen i Lokalaftalens punkt 7 om holdstørrelse ved lastning og losning af containere er en videreførelse af en tilsvarende bestemmelse i parternes tidligere virksomhedsoverenskomster, jf. herved punkt 8 i lokalaftalerne fra 2010 og 2011.

I tillæg til Lokalaftale 2023-2025 har parterne udarbejdet en liste over særlige aftaler og kutymer 2023-2025, og der er også i forbindelse med overenskomstindgåelsen i 2023 blevet udarbejdet et forståelsespapir. Der er mellem parterne enighed om, at hverken

listen over særlige aftaler og kutymer eller forståelsespapiret omtaler spørgsmålet om håndtering af arbejdets udførelse ved indførelse af ny teknologi, herunder om der er arbejde omfattet af overenskomstens dækningsområde, hvor APM Terminals – Aarhus er forpligtet til at anvende løsttilknyttede havnearbejdere og således ikke må anvende fastansatte havnearbejdere.

Parternes argumentation

APM Terminals – Aarhus har anført navnlig, at virksomheden i medfør af ledelsesretten frit kan beslutte, hvilke arbejdsfunktioner der skal varetages af fastansatte havnearbejdere, og hvilke arbejdsfunktioner som løsttilknyttede havnearbejdere kan udføre. Arbejdsgiverens ledelsesret er helt grundlæggende, og det må kræve klare holdepunkter at indskrænke virksomhedens ledelsesret.

Fællesoverenskomsten indeholder ingen bestemmelser om arbejdsfordelingen, og parternes virksomhedsoverenskomst (Lokalaftalen) regulerer heller ikke arbejdsfordelingen mellem løst- og fastansatte havnearbejdere, bortset fra kranførerfunktionen, der efter Lokalaftale 2023-2025 skal varetages af fastansatte havnearbejdere.

Lokalaftalen omfatter alle havnearbejdere og alle arbejdsopgaver, og ordet ”antages” i punkt 7 skal efter sin sproglige og branchemæssige forståelse alene forstås som en betegnelse for tildeling af arbejdsopgaver til såvel fastansatte som løstansatte havnearbejdere. I Lokalaftalen anvendes flere forskellige ord som betegnelse for tildeling af arbejdsopgaver, herunder ”udmønstre”, ”bemande”, ”varetage”, ”besætte” mv. Der er ingen holdepunkter for, at anvendelsen af ordet ”antages” i punkt 7 skulle medføre en begrænsning i virksomhedens ledelsesret, således at virksomheden kun kan tildele arbejdsfunktioner i hold omfattet af punkt 7 til løstansatte havnearbejdere.

Hvis det havde været parternes hensigt, at bestemte arbejdsfunktioner alene skulle kunne varetages af enten faste eller løse havnearbejdere, skulle det være skrevet ind i Lokalaftalen, som det skete med kranførerfunktionen. Det kan lægges til grund, at der ikke i forbindelse med forhandlingerne om Lokalaftalen var drøftelser om, at bestemte ar-

bejdsopgaver kun kunne udføres af løstansatte havnearbejdere. Der er ikke holdepunkter for at læse parternes overenskomst som en begrænsning af ledelsesretten.

Hvis der måtte findes en kutyme eller en praksis, hvorefter bestemte arbejdsopgaver skal varetages af løstansatte havnearbejdere, er der ikke tale om en kutyme eller praksis, som APM Terminals – Aarhus har følt sig retligt forpligtet af. Eksistensen af en retligt bindende kutyme som påstået af 3F for Havnearbejdernes Klub vil være en indgribende begrænsning af virksomhedens ledelsesret, og en sådan begrænsning må – som anført – kræve klare holdepunkter i parternes aftale. Sådanne holdepunkter foreligger ikke. Den påståede kutyme fremgår ikke af parternes liste over indgåede kutyper eller af det øvrige aftalegrundlag mellem parterne.

Hvis der foreligger en overenskomstmæssig kutyme, er udgangspunktet, at den kan opsiges på samme vilkår som lokalaftaler. Der er ikke grundlag for at fravige dette udgangspunkt i denne sag, hvor den påståede kutyme medfører en begrænsning af virksomhedens ledelsesret. Den påståede kutyme er opsagt af virksomheden med korrekt varsel i henhold til § 2, stk. 3, i Fællesoverenskomsten mellem DI Overenskomst II og 3F Transportgruppen. Det materielle indhold af den påståede kutyme har ikke været et emne ved parternes forhandlinger om fornyelse af Lokalaftalen, og den er heller ikke blevet fulgt med en sådan fasthed, at den kan anses for at være en integreret del af Lokalaftalen. Den påståede kutyme kan under alle omstændigheder opsiges til bortfald ved udløbet af Lokalaftalens gyldighedsperiode ved udgangen af februar 2025.

3F for Havnearbejdernes Klub har anført navnlig, at 3F for Havnearbejdernes Klub ikke anfægter APM Terminals – Aarhus' ledelsesret. 3F for Havnearbejdernes Klub gør alene gældende, at APM Terminals – Aarhus er forpligtet til at anvende løstansatte havnearbejdere ved sammensætning af et hold efter punkt 7 i parternes virksomhedsoverenskomst (Lokalaftalen). De arbejdsfunktioner ved lastning og losning, der varetages af et hold efter punkt 7, er altid og helt undtagelsesfrit blevet udført af løstansatte havnearbejdere. Det kan udledes af Lokalaftalen, at de omhandlede arbejdsfunktioner skal varetages af løstansatte havnearbejdere.

Lokalaftalen skal forstås sådan, at arbejdsfunktioner omfattet af bemandingsaftalen i punkt 7 skal udføres af løstansatte havnearbejdere. Dette følger af, at Lokalaftalen angår, hvor mange folk der skal "antages" blandt de løstansatte havnearbejdere. Denne forståelse af Lokalaftalen har altid været praktiseret.

APM Terminals – Aarhus' indførelse af ny teknologi som erstatning for shift clerks berører ikke de arbejdsfunktioner, som et hold sat efter punkt 7 skal udføre. Der skal fortsat antages tre lugemænd og to skofolk pr. kran, og det har altid været løstansatte havnearbejdere, der har udført disse funktioner.

Ordlyden af Lokalaftalen støtter 3F for Havnearbejderens Klubs påstand om frifindelse. Det er ikke tilfældigt, at ordet "antages" er anvendt i punkt 7. Andre steder i Lokalaftalen anvendes andre ord som for eksempel "udmønstring". Også bestemmelsen i punkt 7 om ny teknologi støtter, at punkt 7 angår løstansatte havnearbejdere, mens punkt 8 om ny teknologi angår fastansatte. Det kan ikke føre til en anden læsning af punkt 7, at det fremgår af Lokalaftalen, at kranførerfunktionen varetages af fastansatte havnearbejdere. Det kan heller ikke føre til en anden læsning, at havnearbejderne under finanskrisen indgik en aftale om at deles om arbejdsfunktionerne shift clerk og surring, hvilket var til fordel for både faste og løse havnearbejdere. Det har aldrig været til diskussion, at lugemænd og skofolk ikke skulle være løstansatte havnearbejdere.

Hvis Lokalaftalen ikke skal forstås som anført af 3F for Havnearbejdernes Klub, består der under alle omstændigheder en retligt bindende kutyme, hvorefter arbejde som lugemænd og skofolk udføres af løstansatte havnearbejdere. Det er tale om en kutyme, der uden afvigelser har været praktiseret gennem de sidste i hvert fald 20 år. Kutymen udfylder og supplerer parternes overenskomst, og den må derfor i overensstemmelse med fagretlig praksis anses for at være en del af selve overenskomsten, der ikke kan opsiges særskilt.

APM Terminals – Aarhus' fortolkning af overenskomsten vil føre til, at enhver reduktion af arbejdsfunktioner som følge af ny teknologi vil ramme antallet af løsarbejdere. Det er ikke i overensstemmelse med, hvad der blev aftalt ved overenskomstfornyelsen i

2023, hvor der blev aftalt regler henholdsvis for faste og løse havnearbejdere ved indførelse af ny teknologi. Hvis APM Terminals – Aarhus' fortolkning lægges til grund, vil det også være problematisk at leve op til Lokalaftalens punkt 2, hvorefter Havnearbejdernes Klub er forpligtet til at have passende ressourcer tilpasset opgaverne på APM Terminals – Aarhus.

Opmandens begrundelse og resultat

Sagens spørgsmål

Sagen angår i første række, om parternes virksomhedsoverenskomst (Lokalaftale 2023-2025) begrænser APM Terminals – Aarhus A/S i at anvende fastansatte havnearbejdere til arbejde omfattet af overenskomstens dækningsområde, herunder om der kan anvendes fastansatte havnearbejdere i de hold på fem mand, der efter overenskomstens punkt 7 antages ved lastning og losning af containere. Hvis dette ikke er tilfældet, er spørgsmålet i anden række, om andre aftaler eller en eventuel foreliggende kutyme indebærer en sådan begrænsning for APM Terminals – Aarhus i anvendelsen af fastansatte havnearbejdere, og om og med hvilket varsel en sådan aftale eller kutyme i givet fald kan opsiges.

Parternes virksomhedsoverenskomst (Lokalaftalen)

Parternes virksomhedsoverenskomst omfatter alle løst- og fastansatte havnearbejdere, der er beskæftiget på APM Terminals – Aarhus' terminal på Aarhus Havn med kajkranførsel, maskinførerarbejde på yardområdet/kajen eller bemanning af gæng/surring under skibsoperationen.

Det fremgår af Lokalaftalen, at kranførerfunktionen varetages af fastansatte havnearbejdere, men Lokalaftalen indeholder ikke i øvrigt nogen udtrykkelig regulering af, hvilke arbejdsfunktioner der varetages af henholdsvis fastansatte eller løstansatte havnearbejdere.

Parternes uoverensstemmelse angår navnlig fortolkning af Lokalaftalens punkt 7, hvoraf det fremgår, at ”Ved lastning og losning af containere antages 5 mand i holdet, generelt 2 mand om bord og 3 i land. Såfremt der skal surres, antages mindst 2 ekstra mand”.

3F for Havnearbejdernes Klub har anført bl.a., at Lokalaftalens punkt 7 angår, hvor mange mand der skal ”antages” blandt de løstansatte havnearbejdere, og at anvendelsen af ordet ”antages” indebærer, at APM Terminals – Aarhus ikke kan anvende fastansatte havnearbejdere i de hold på fem mand, der efter punkt 7 antages ved lastning og losning af containere. Der er mellem parterne enighed om, at der til surring, der også er en arbejdsfunktion omfattet af punkt 7, kan antages både løst- og fastansatte havnearbejdere.

Lokalaftalens punkt 7, herunder ordet ”antages”, må efter min opfattelse fortolkes i sammenhæng med Lokalaftalens øvrige bestemmelser, herunder punkt 2 om antagelse af arbejdskraft, der angår både løst- og fastansatte havnearbejdere.

Efter de afgivne forklaringer må det lægges til grund, at der ikke i forbindelse med indgåelsen af Lokalaftalen har været drøftelser mellem APM Terminals – Aarhus og Havnearbejdernes Klub om, hvilke arbejdsfunktioner der varetages af henholdsvis fastansatte og løstansatte havnearbejdere, bortset fra kranførerefunktionen. Det fremgår heller ikke af listen over øvrige aftaler og kutymmer eller af parternes forståelsespapir, at der skulle have været sådanne drøftelser.

Der er herefter ikke grundlag for at fastslå, at parterne med Lokalaftalen, herunder anvendelsen af ordet ”antages” i punkt 7, har haft til hensigt at begrænse APM Terminals – Aarhus’ ledelsesret, således at der ikke kan anvendes fastansatte havnearbejdere til alt arbejde omfattet af Lokalaftalen, herunder i de hold på fem mand, der efter punkt 7 antages ved lastning og losning af containere. En sådan begrænsning i APM Terminals – Aarhus’ ret til løbende at disponere over de ansattes arbejdskraft og tilrettelægge arbejdsopgaver mv. kan efter min opfattelse ikke udledes af parternes virksomhedsoverenskomst.

Andre aftaler eller en eventuel foreliggende kutyme

Spørgsmålet er herefter, om andre aftaler eller en eventuel foreliggende kutyme begrænser APM Terminals – Aarhus i at anvende fastansatte havnearbejdere til de arbejdsopgaver, der efter Lokalaftalens punkt 7 udføres i hold på fem mand.

Det må efter min opfattelse kræve klare holdepunkter, hvis 3F for Havnearbejdernes Klub skal have medhold i, at aftaler eller en eventuelt foreliggende kutyme, der som anført ikke kan udledes af aftalegrundlaget og heller ikke har været genstand for drøftelser mellem de lokale parter, skulle indebære en sådan begrænsning i APM Terminals – Aarhus' ledelsesret.

Der er mellem parterne enighed om, at det i en meget lang årrække og måske "altid" har været sådan, at der ved sammensætningen af hold efter punkt 7 er blevet antaget løstansatte havnearbejdere til at udføre arbejdsfunktionerne som lugemænd og skofolk ved lastning og losning containere.

Efter de afgivne forklaringer er der imidlertid ikke holdepunkter for at fastslå, at denne praksis beror på en aftale mellem APM Terminals – Aarhus og Havnearbejdernes Klub om, at der ikke kan antages fastansatte havnearbejdere til arbejdsfunktionerne som lugemænd og skofolk. Det er heller ikke holdepunkter for at fastslå, at der i øvrigt er indgået aftaler mellem parterne, der indebærer en begrænsning i APM Terminals – Aarhus' ret til at disponere over de ansattes arbejdskraft ud over, hvad der fremgår af Lokalaftalen vedrørende kranførerfunktionen. Det kan ikke føre til en anden vurdering, at havnearbejderne – efter C's forklaring – på et tidspunkt under finanskrisen i 2007-2008 indgik en aftale om, at arbejdsfunktionerne med surring og som shift clerk fremover skulle kunne varetages af både løst- og fastansatte, og at APM Terminals – Aarhus blev orienteret om denne aftale.

Selv om det må lægges til grund, at parterne gennem en længere årrække undtagelsesfrit har fulgt den praksis, at der ved sammensætningen af hold til arbejdsfunktionerne som lugemænd og skofolk efter punkt 7 antages løstansatte havnearbejdere, er der efter en samlet vurdering ikke klare holdepunkter for at fastslå, at der med denne praksis er etab-

leret en kutyme, der retligt forpligter APM Terminals – Aarhus til ikke at anvende fastansatte havnearbejdere til de nævnte arbejdsfunktioner. Jeg bemærker i den forbindelse, at det efter forklaringerne afgivet af A og B må lægges til grund, at arbejdsopgaverne hos APM Terminals – Aarhus fordeles efter kompetencer og uddannelsesniveau og ud fra, hvilken arbejdsfordeling der til enhver tid har været mest hensigtsmæssig for opgaveløsningen. På den baggrund og efter sagens oplysninger i øvrigt er det ikke godtgjort, at Havnearbejdernes Klub med føje har kunnet anse den mangeårige praksis som retligt forpligtende for APM Terminals – Aarhus.

Sammenfatning og konklusion

Sammenfattende mener jeg, at parternes virksomhedsoverenskomst (Lokalaftale 2023-2025) ikke begrænser APM Terminals – Aarhus i at anvende fastansatte havnearbejdere til arbejde omfattet af overenskomstens dækningsområde, herunder i de hold på fem mand, der efter Lokalaftalens punkt 7 antages ved lastning og losning af containere, og at der heller ikke foreligger andre aftaler eller en retligt bindende kutyme, der indebærer en sådan begrænsning i APM Terminals – Aarhus' ledelsesret.

Jeg tager derfor APM Terminals – Aarhus' principale påstand til følge.

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

3F Transport for 3F Transport, Logistik & Byg, Aarhus, for Havnearbejdernes Klub, Aarhus, skal anerkende, at hverken parternes overenskomst, aftaler eller en eventuel foreliggende kutyme begrænser APM Terminals – Aarhus A/S i at anvende fastansatte havnearbejdere til alt arbejde omfattet af overenskomstens dækningsområde, herunder de arbejdsfunktioner, som er omfattet af overenskomstens punkt 7.

Parterne skal betale egne sagsomkostninger og skal hver betale halvdelen af opmandens honorar.

København, den 10. juni 2024

Rikke Foersom