KENDELSE

i

faglig voldgiftssag FV2026-4
(tidligere FV2025-615)

Serviceforbundet

for

Søfartens Ledere

for

A

Adresse 1

(advokatfuldmægtig Julie Duelund)

mod

Danske Rederier

for

NCC Industry A/S

Vestermøllevej 11

8380 Trige

CVR: 26708435

(advokat Mette Nøhr Belling)

1. Uoverensstemmelsen

Sagen angår, om NCC Industry A/S' bortvisning af styrmand A den 5. august 2024 var berettiget, og i benægtende fald om krav på erstatning for løn i minimalerstatningsperioden samt krav på godtgørelse for usaglig opsigelse, jf. sømandslovens § 45 og § 43, stk. 1.

2. Påstande

Klageren, A, har nedlagt påstand om, at indklagede, NCC Industry A/S, CVR: 26708435, til A skal betale 352.506 kr. med procesrente fra den 12. september 2024.

Indklagede, NCC Industry A/S, har nedlagt påstand om frifindelse, subsidiært mod betaling af et mindre beløb.

3. Sagens behandling ved faglig voldgift

Sagen blev mundtligt forhandlet den 18. december 2025 med retspræsident Mads Bundgaard Larsen som opmand og følgende sidedommere: Franzie Østergaard Jacobi og Agnete Klæsøe Lund, der begge er udpeget af klager, og Bertil Hohlmann og Jesper Hollegaard, der begge er udpeget af indklagede.

Efter votering var der ikke flertal for et resultat blandt de partsudpegede dommere, og afgørelsen skal derfor træffes af opmanden. Der var enighed om, at kendelsen kan udformes med en koncentreret sagsfremstilling og uden fuld gengivelse af parternes argumenter.

4. Sagsfremstilling

Som anført er sagens hovedspørgsmål, om NCC Industry A/S' bortvisning af styrmand A den 5. august 2024 var berettiget. Af bortvisningsskrivelsen af 5. august 2024 fremgår det, at bortvisningen skete som følge af, at A den 1. august 2024 uden lovlig grund

afmønstrede og forlod tjenesten på NCC's skib Skib 1. A er omvendt af den opfattelse, at han reelt var påmønstret skibet for at udføre opgaver som skibsassistent, hvilket han ikke var ansat som.

Af ansættelseskontrakt af 21. juni 2021 mellem NCC Industry A/S og A fremgår blandt andet, at A pr. 1. juli 2021 og med anciennitet fra samme dato blev ansat som styrmand på skibene Skib 2, Skib 1, Skib 3, Skib 4 og Skib 5. Endvidere fremgår blandt andet følgende:

> "**Overenskomst**
>
> For ansættelsesforholdet gælder overenskomsten mellem NCC Industry A/S og Lederne Søfart.
>
> Aftalen omfatter gældende sømandslov.
>
> **Tjenestetid og sejlads**
>
> Der sejles efter ordningen 1 :1 med en turnuslængde på 2 uger (2 ugers sejlads og 2 ugers frihed).
>
> …
>
> Udover det forekommende arbejde om bord på alle ugens dage, skal medarbejderen ved pladssejlads være villig til, efter behørig oplæring, at betjene landbaseret losseanlæg.
> Den daglige normale arbejdstid er på 12 timer."

Af den relevante overenskomst mellem NCC Industry A/S og Lederne Søfart for 2023-2025 fremgår, at den gælder for skibsførere og styrmænd, herefter benævnt officerer. Det fremgår af overenskomstens § 5, litra b, at:

> "Arbejdsopgaverne udgør ud over alt forefaldende arbejde ombord:
>
> Losning med landbaseret losseudstyr, oprensning af fødekasse, bånd og kajanlæg såvel før som efter losning af hensyn til kvalitetssikringen.
>
> Ved entreprenørarbejde omfatter opgaverne desuden deltagelse i etablering og fjernelse af losseanlæg, udlægning, pasning og fjernelse af rør og rørledninger."

Det fremgår af lov om skibes besætning, jf. lovbekendtgørelse nr. 74 af 17. januar 2014, § 5, stk. 2, at besætningen for hvert enkelt skib fastsættes under hensyn til skibets type, indretning, udstyr, anvendelse og fartsområde, således at besætningens størrelse og sammensætning gør det muligt at dække alle opgaver af betydning for skibet og de ombordværendes sikkerhed. Af § 5, stk. 4, fremgår det, at der i besætningsfastsættelsen kan indgå personer med anden uddannelse, som kan ligestilles med uddannelse, der er foreskrevet i eller i medfør af loven.

I den relevante besætningsfastsættelse for skibet Skib 1 fremgår det, at skibet anses for forsvarligt bemandet, hvis det, når det forlader havn, har en besætning, der mindst svarer til 1 skibsfører, 1 overstyrmand [styrmand] og 2 befarne matroser [skibsassistenter].

Af mandskabsliste for juli 2024 for skibet Skib 4 fremgår det, at A var sygemeldt som styrmand i hyreperioden 3. juli til 17. juli 2024, hvor han var afløst af styrmand B.

Den 16. juli 2024 førte A en sms- korrespondance med skibsføreren på Skib 1, C, hvoraf blandt andet fremgår følgende:

> A: "Hej C. D ringede og sagde jeg skulle med jer som overtallig skibsassistent. Men jeg fik ikke datoerne? – han sagde samtidig jeg skulle tage 14 dage for E … Ved du hvordan det hænger sammen?"
>
> C: "Hej A,
>
> Det er en skibsassistent jeg skal bruge næste gang fra 31-07 til den 14 august, her siger D så at du også så vidt muligt skal være med til at pumpe og ligge fra og til med Skib 1, sammen med F.
>
> Og dernæst skulle du afløse E som styrmand fra 28 august til 11 september."

A: ”Yes sir! Så havde jeg forstået det korrekt, jeg blev bare forvirret over datoer faldt sammen med modsatte hold.

…

A: ”Spurgte om jeg skulle tilbage til Skib 4 efter turene på Skib 1, det vidste han ikke. Tænker der ligger noget bag, jeg ikke er fortalt. Men lad os se.”

A: ”Altså, jeg skal være skibsassistent eller bare overtallig, læste lige det du skrev igen… ”

C: ”Mon ikke vi hører noget mere om den rokade. Ja som jeg forstår det så er det som skibsassistent her første gang sammen.”

A: ”Han kan sgu da ikke bare sætte mig på som skibsassistent wtf, han sagde overtallig. Jeg er ansat som styrmand… Kan sagtens hjælpe, men wtf…”

C: ”Mon ikke lige vi skal have fat i dem igen. Jeg ved D er rejse på ferie men G må kunne svare på dette.”

Den 23. – 26. juli 2024 førte A en sms-korrespondance med Stilling 1 G, NCC, hvoraf blandt andet fremgår følgende:

A: ”Hej G, Nu er jeg raskmeldt. Men jeg ved stadig ikke hvad jeg skal på næste tur, er der nogen afklaring? …”

G: ”Hej A. Det er som aftalt at du møder på Skib 1 den 31-07 og sejler som assistent, og samtidig lærer skibet at kende med stiksugning og havneanløb. Så er du klar til at afløse for E efterfølgende vagt fra den 28-08. Det er planen indtil videre…”

A: ”Hej G, Jeg vil gerne bede om et skriv fra rederiet, hvori at I bekræfter, at jeg ikke skal påmønstre som skibsassistent og samtidig skriver hvor/hvornår jeg må påregne at udmønstre som styrmand… ”

Den 26. juli 2024 førte A følgende sms-korrespondance med Stilling 2 D, NCC:

D: ” Hej A. Jeg kan forstå på G, at du åbenbart var i tvivl om hvor du skal mønstre på onsdag. Du skal være styrmand på Skib 1 fra 31/7 til 14/8 under skipper C og styrmand fra 28/8 til 11/9 under skipper H. PS: Yderligere sejlads info følger når vi på kontoret er tilbage fra sommerferie. Vi du venligst bekræfte modtagelse af denne SMS? …”

A: ”Hej D. Tak for svar. Info modtaget. Jeg tager toget, da jeg skal forbi By 1 og hente arbejdstøj på Skib 4.”

Den 26. juli 2024 førte A en sms- korrespondance med skibsføreren på Skib 1, C, hvoraf blandt andet fremgår følgende:

C: ”Hej A, Jo han har lige haft ringet og siger du kommer med ud som styrmand.”

Den 31. juli 2024 fortsatte korrespondancen blandt andet som følger:

C: ”A er du indstillet på at hjælpe med at lave noget aftensmad også”

A: ”Det var lige præcis det her jeg ville undgå C. Jeg har gjort det klart for alle! Jeg gør INTET for Ds skyld. Med lad os snakke om det, som du ved vil jeg heller ikke være en idiot overfor jer” Det er ikke jeres skyld det her. Men D vinder hvis jeg gør det. Han pisser på os, og det synes jeg vi skal tage afstand fra.”

C: ”Ja ok, jeg må ringe til D og så må have en assistent ud”

Onsdag den 31. juli 2024 påmønstrerede A Skib 1 i By 2. Det er ubestridt, at han i den forbindelse med skibets afgang fra By 2 blev indberettet som skibsassistent (able ship assistant) i den obligatoriske indberetning af den specifikke besætning over for myndighederne i systemet ”SafeSeaNet”. Ud over A bestod besætningen af skibsfører C, styrmand F og en skibsassistent.

Det er endvidere ubestridt, at A ifølge vagtplanen for Skib 1 skulle være på vagt sammen med F den 31. juli 2024 kl. 15.15 – 18.00, den 1. august 2024 kl. 00.00 – 06.00 og igen fra kl. 12.00 – 14.45.

Torsdag den 1. august 2024 kl. 11.13 skrev A følgende SMS til D:

”01.08.2024

Hej Rederi,

Efter samtale med D d.d, bekræftes det af rederiet, at de ikke sender en skibsassistent til mønstring ombord Skib 1.

Dermed misligholdes aftalen om, at jeg for 16 dage siden via telefonsamtale med D frabedte mig at udføre opgaver som skibsassistent, da jeg er ansat som styrmand.

Af den grund afmønstrer jeg Skib 1 d.d.

…”

Hertil svarede D:

”Hej A

Jeg forstår ikke hvad du skriver.

Du er ude at sejle som styrmand.

> Mig bekendt har du kun udført styrmandsopgaver.
>
> Derfor forventer jeg, at du udfører dit job i henhold til aftale.
>
> God tørn.
>
> …"

Det er ubestridt, at A afmønstrede Skib 1 den 1. august 2024 omkring kl. 14.45.

Den 1. august 2024 kl. 19.17 skete der en indberetning i NCC's system "Synergi", med følgende indhold:

> "Er det en ny regel at man kan påtvinge navigatører til matrosarbejde, hvis man ikke er tilfreds med dem. Med trussel og råb. Hvor er HR i dette? Og man er ligeglad med sømandsloven. Troede aldrig at man skulle opleve sådan opførsel i NCC."

I en senere erklæring har daværende styrmand i NCC, E, meddelt, at indberetningen i Synergi blev foretaget af ham.

Ved mail af 1. august 2024 kl. 22.38 til NCC sygemeldte A sig.

Ved skrivelse af 5. august 2024 meddelte NCC følgende til A:

> "Bortvisning
>
> Det skal hermed meddeles, at du er afskediget (bortvist) fra NCC, da du den 1. august 2024 ca. kl. 14.45 uden lovlig grund afmønstrede og forlod tjenesten på skibet Skib 1.
>
> Det beskrevet forhold udgør en grov misligholdelse af ansættelsesforholdet, hvorfor vi ser os nødsaget til at bortvise dig pr. 1. august 2024.
>
> …"

Der er fremlagt en stillingsbeskrivelse for overstyrmand fra NCC's Safety Management System. Heraf fremgår blandt andet følgende:

> "Overstyrmanden refererer til skibsføreren, og er ligeledes dennes stedfortræder. Overstyrmanden skal udføre sit arbejde i overensstemmelse med rederiets målsætninger, foruden at anvende de procedurer og standarder der er fastlagt om bord. Derudover skal han motivere skibets dæksbesætning til at følge rederiets sikkerheds- og miljøbeskyttelsespolitik. Han er vagtgående på broen sammen med skibsføreren.
>
> Overstyrmanden er ansvarlig for vedligehold af dækkets område, og i samarbejde med skibsføreren, at skibets materiel vedrørende produktion og landindpumpning er i funktionsdygtig stand.
>
> Han har det overordnede ansvar for sikkerhedsudstyret om bord, og skal derfor sørge for, at brandbekæmpelses- og redningsudstyr er på rette plads og i funktionsdygtig stand.
>
> Han er ansvarlig for afholdelse af båd- og brandøvelser, samt for at skibets medicinkiste indholdsmæssigt opfylder kravene. Han er ansvarlig for vedligeholdelse af affaldsprocedurer ombord. Han leder og organiserer arbejdet for dæksbesætningen.
>
> Ved påmønstring af nye eller overflyttede medarbejdere, er overstyrmanden ansvarlig for at disse bliver vist rundt i skibet, samt at de modtager instruktion i brugen af SMS."

I mail af 28. november 2025 til Søfartsstyrelsen spurgte A, om han kunne bibeholde sit sønæringsbevis som styrmand af 2. grad, hvis han sejler på Skib 1 med en bruttotonnage på XXX, hvilket Søfartsstyrelsen den 1. december 2025 svarede, at han ikke kunne.

As grundløn som skipper var 53.410 kr. og det er ubestridt, at han blev aflønnet som skipper under den omtvistede tur på Skib 1. As krav, som er beløbsmæssigt ubestridt, er opgjort som følger (idet der til grundlønnen er lagt 10 % i pension):

Erstatning for løn i minimalerstatningsperioden, jf. overenskomstens § 1, jf. sømandslovens § 45:

3 måneder á kr. 58.751,00	kr. 176.253,00
Godtgørelse for usaglig opsigelse, jf. sømandslovens § 43, stk. 1	
3 måneder á kr. 58.751,00	kr. 176.253,00
Krav i alt (kr. 176.253,00 + kr. 176.253,00):	kr. 352.506,00

5. Forklaringer

Der er afgivet forklaring af A, D, I, F og C.

A har forklaret blandt andet, at han er 37 år gammel. Han var skibsassistent indtil 2018, hvor han uddannede sig til styrmand. Fra januar 2012 til juli 2018 sejlede han som skibsassistent for NCC. Da han blev færdig med sin uddannelse som styrmand, tog han fat i D fra NCC og fik plads som styrmand på skibet Skib 4, hvor han var han i 3 år, indtil alt dette her skete.

Mens han læste til styrmand, havde han stadig god kontakt til NCC, som vidste, at han var interesseret i afløsertjanser ind imellem. Det førte til flere tjanser som afløser, både som skibsassistent og senere som styrmand. Han talte også med D om at komme tilbage som fast styrmand efter sin uddannelse, og efter 3-4 måneder ringede I og spurgte, om han ville med som styrmand på Skib 4, hvilket kan takkede ja til med det samme. Han sejlede på Skib 4, indtil han kom på Skib 1.

Til at starte med havde han og D et godt samarbejde. På et tidspunkt kom der en ny overenskomst med en anciennitetsregulering af hyren, som fik ham til at spørge D, om han kunne få anciennitet tilbage fra sin oprindelige ansættelse i 2012, hvortil D svarede, at det ville han se på. Han tog derefter fat i D et par gange, men hørte ikke rigtig mere til det, før et såkaldt vintermøde i februar 2024 i By 3. På det møde blev han kaldt over

til et bord, hvor D sad sammen med I og J. Der sagde D, at han ville give ham anciennitet tilbage fra 2012 og spurgte ham derefter, om han ville være styrmand på skibet Skib 3, som han tidligere havde sejlet på som assistent i 6,5 år. Det takkede han pænt nej til af mange grunde, hvilket ikke behagede D, som bad ham om at gå igen. Han sagde afsluttede med at sige "tak for ancienniteten" til D, hvortil D svarede, at "det må vi se på".

I maj 2024 ringede D til I og sagde, at han havde hørt, at A var dårlig og doven. Efter den samtale fortalte I ham om samtalen, hvilket fik ham til at ringe til D for at høre, hvad det var for noget. Men D lukkede ned for den samtale og meddelte ham, at han bare skulle passe sit arbejde. Han holdt på sin side over for D fast i, at denne sag skulle afklares, herunder så han kunne finde ud af, hvad han eventuelt kunne gøre bedre. Men han kunne ikke få at vide, hvem det var, der havde kaldt ham dårlig og doven. Det blev han ked af, og der begyndte det at skride. Han spurgte derefter sin besætning, om det var nogle af dem, der havde sagt sådan. I dag tror han, at det var et par skippere fra nogle andre hold, der havde sat et rygte om ham i gang.

I sommeren 2024 deltog han i en øvelse med Søfartsstyrelsen i By 4. Mens han var i gang med at med få en båd i vandet, fik han pludselig et smæld og forfærdelige smerter i højre knæ. Men adrenalinen pumpede under øvelsen, hvor Søfartsstyrelsen så på. Så han gennemførte øvelsen og tog hjem dagen efter som planlagt. Han gik derefter til lægen, som sagde, at det var menisken, og at han skulle sygemeldes og genoptrænes. Han ringede til en fysioterapeut og fik en tid 5 dage senere. Han ringede også til D, som ville have en lægeerklæring, som han så indhentede dagen efter. D fik lægeerklæringen, men sagde, at han ikke troede på, hvad der stod på den. D sagde også, at han havde ringet til fysioterapeuten, som havde sagt, at A først havde en tid om 5 dage.

Efter sygemeldingen raskmeldte han sig over for D, som sagde, at han skulle på skibet Skib 1 som overtallig skibsassistent. Derefter talte han med C, som sagde, at han manglede en skibsassistent. Derefter ringede han til D, og så brød helvede løs. Han fik klart at vide, at han skulle ud som skibsassistent.

Han havde kun en enkelt gang tidligere, fra den 23. september 2021 til den 29. september 2021, sejlet på Skib 1. Det var hans eneste erfaring med skibet, og han kunne ikke sejle skibet uden yderligere oplæring.

Han kendte Skib 4 og havde sejlet der 3 år som styrmand, men der var åbenbart kommet en god gut ind, som skulle have hans job på Skib 4 i stedet. Det var B, som havde sejlet der 14 dage.

Han havde det sindssygt dårligt med, at han skulle ud på Skib 1 i stedet for Skib 4. Det betød alt for ham at være på Skib 4. Han var meget påvirket.

Når en styrmand skal oplæres til at sejle et nyt skib, foregår det ofte det sådan, at styrmanden påmønstrer. Den anden styrmand tager hjem, og så oplærer skibsføreren den nye styrmand. Det var det, han havde oplevet tidligere. Sådan foregik det også, da han startede på Skib 4. Der plejede at være udmønstret to skibsassistenter på Skib 1.

I det rederi, han arbejder for nu, har oplæringen været en smule anderledes. Der kom han ud som overtallig styrmand og fik at vide, at han skulle gå som overtallig så lang tid, som det var nødvendigt, hvilket for hans vedkommende blev til en måned.

Han havde sejlet som matros eller skibsassistent i over 10 år, da han valgte at læse videre. Han ville gerne udvikle sig selv. Alle kan lave mad, tage en trosse eller gøre rent, som en skibsassistent gør.

Hvis der opstår en nødsituation, er det oftest styrmanden, der er brandleder. Der er forskel på rollerne for styrmand og skibsassistenter. Der var ikke uddelegeret opgaver i så henseende på Skib 1, men i og med, at de kun var 4, vidste han godt, at det var hans opgave at være skibsassistent. Han tog den opgave til sig, for at sætte den skibsfører,

der var ombord, til at lave skibsassistentarbejde, ville være absurd, og han selv kunne ikke manøvrere skibet.

Han har aldrig fået en advarsel i NCC. Han har efterfølgende tænkt på overenskomstens § 16 om mobning og chikane, som han har været udsat for.

Han har vist fået et skema på et tidspunkt, men ellers har der vist ikke været MUS-samtaler under hans ansættelse.

Skib 1 har som hovedregel plads i By 2, hvorfra man sejler ud for at hente sand i Område X, som man så sejler tilbage til By 2 med. Skibsassistenten tager trosser og sørger for orden og for, at der bliver lavet mad og så videre, hvilket en styrmand, som ikke kan forlade broen, ikke kan gøre. Skibsassistenten udfører de små lavpraktiske ting, som styrmanden beder ham om. Skibsassistenten har også til opgave at holde øje på skibet, hvor man går ned i maskinen og tjekker for fejl eller skader. Der kører mange maskiner, når man ligger og pumper sand. Det ville være vanvittigt ikke at tjekke maskinerne i en periode på 6 timer. Hvis alle trosserne skal tages, kræver det, at der er en skibsassistent til at tage en trosse.

Madlavningen finder sted om eftermiddagen i styrmandsvagten. Styrmanden manøvrerer skibet, og assistenten laver mad fra kl. 16 til 17.30. Kl. 17.30 er der mad. Styrmanden kan måske stå for madlavningen, hvis man ligger til kaj og losser skibet. Der er det også normal praksis, at styrmanden losser.

D ringede den 16. juli 2024 og sagde, at han skulle påmønstre som overtallig skibsassistent. Han tog fat i C og ringede til D igen, og der sagde D, at han bare skulle passe sit job. Så ringede han til advokat K fra Søfartens Ledere, og hun sagde, at han skulle få D til at bekræfte, at han skulle påmønstre som styrmand. Alle havde fornemmelsen af, at han skulle være skibsassistent. D skiftede så forklaring undervejs. Mens han på vej til skibet med tog den 31. juli 2024, skrev C til ham og spurgte, om han var indstillet på at lave mad. Det førte til en lidt skarp sms fra hans side, for der vidste

han, at der ikke kom en assistent, og at D havde snydt ham. Der vidste han godt, at det ikke ville ende lykkeligt, og han havde ikke lyst til at gøre, som D sagde.

Da han kom til By 2 den 31. juli 2024, havde han flere samtaler med besætningen, D og HR-afdelingen i NCC. D nægtede at sende en skibsassistent ud, og de talte om på skibet, hvorvidt man lovligt kunne sejle med den aktuelle besætning. Han ringede til HR-afdelingen, som ringede til D, som sagde, at alt var, som det skulle være. HR ville ringe til Danske Rederier næste dag. Han fik et ultimatum om at sejle med, og han valgte at sejle med, fordi han ikke kunne få fat på sin advokat. Han ringede til advokaten dagen efter kl. 9, og advokaten sagde, at det ikke var ok. Han og advokaten tog en beslutning sammen, hvilket førte til en besked fra ham til D om afmønstring. Inden afmønstringen talte han i telefon med D. Det var en voldsom samtale, som C overhørte. D råbte meget under en samtale, og det var nedværdigende for ham. C sagde noget i retningen af, at det havde han ikke fundet sig i. Efter samtalen var han smadret. Han satte sig ned i messen og græd. C sagde, at han nok skulle finde sig et andet sted at være. Han sygemeldte sig, da han kom hjem den 1. august 2024, for han var helt kvæstet.

Under sin sejlads med Skib 1 til 31. juli – 1. august var han på broen under en del af turen. Under vagten bad F ham om at vække de andre; en skulle vækkes kl. 05.30, og en kl. 05.45. Han skulle også lave kaffe til de andre under sin vagt.

Det ville være svært, men måske muligt at lære at sejle skibet under den omtvistede påmønstring. Men han kunne ikke lære at sejle skibet fra eller til kaj, fordi der skulle han være på dækket. Det ville være umuligt.

Da han var afmønstret, tog han hjem og sygemeldte sig. Han sygemeldte sig samme aften. Han havde ikke lyst til at ringe til D, men ville gerne tale med L fra NCC, hvilket han gjorde næste dag. Der var ikke anden dialog, før han modtog bortvisningen den 5. august.

Han fik først fat i a-kassen den 12. august. De sagde, at han ikke kunne få udbetalt noget, når han var bortvist.

Han har supplerende forklaret, at han på Skib 1 blev sat til at lave kaffe og tage trosser. Han vidste, hvad der skulle gøres, så ingen behøvede at fortælle ham det. Han skulle også purre de andre og han tjekkede maskinerne selv, for sikkerhedens skyld. Det, han ikke gjorde af sig selv, satte F ham til.

Den 1. august 2024 startede hans tørn kl. 00.00. Han lossede i ca. 30-45 minutter, satte maskinen på plads og tog så trosserne foran og lagde dem på plads. Så gik han på broen og talt med F, og så tjekkede han maskinen og lavede kaffe til de andre og spurgte ind til, hvad der skulle ske på pumpepladsen. Han vidste godt, hvor det bar henad, og var måske ikke 100 % interesseret. Han passede sit skibsassistentjob. På kl. 12-vagten gjorde han sit eget kammer rent og pakkede sine ting. Han ville også skulle gøre eget kammer rent, hvis han var styrmand. De fik ikke varm aftensmad den 31. juli, men spiste rugbrød, som han ryddede op efter.

Det er på broen, man indberetter i SafeSeaNet. Det foregår på den måde, at når man afsejler fra en havn, skal man skrive en besætningsliste ind. Man skal skrive ind, hvem der er ombord, og hvilken stilling de har. Det var F, der skrev det ind. En halv time før afmønstring fandt han ud af, at han var skrevet ind som skibsassistent, hvilket han tog et billede af. Han husker ikke, om han var på broen, da F foretog indberetningen. Sædvanligvis laver man indberetningen, inden man sejler fra By 2.

De opgaver, han skulle lære på broen, omfattede at manøvrere, pumpe, lægge til og meget andet. Han udførte ikke de opgaver, fordi de var udført af F. Under sin vagt fra kl. 00.00 til 06.00 hørte han lidt ind til de opgaver, som F udførte.

Han var meget glad for at være i NCC, indtil dette forløb startede. Der var ikke nogen aftale, om han kun skulle sejle på Skib 4 efter sin raskmelding.

Han har ikke haft vagter som skibsassistent, efter han blev udlært styrmand. Han er måske ikke helt sikker, men tror ikke, at det er sket. Og hvis det er sket, har det i hvert fald været af egen fri vilje.

Han ville ikke ud på Skib 3, hvor han havde været i 7 år. Besætningen er bestemt ikke ham, og skibet er i en slem forfatning, herunder sådan at der nogle steder vokser champignons gennem dørken. Han sagde vist til D, at hvis han ikke blev på Skib 4, ville han ikke sejle for NCC.

Det kan forekomme, at styrmanden laver mad, men det er kun, hvis skibet ligger til kaj. Det er aldrig styrmanden, der laver mad, hvis skibet er i drift. Man spiser altid aftensmad på samme tidspunkt på skibene, nemlig 17.30.

Han sygemeldte sig først, da han var kommet hjem og havde talt med sin familie.

Han talte som sagt med advokat K omkring opholdet på Skib 1. Hun rådgav ham til at se, om der kom en skibsassistent, og hvis ikke, skulle de tales ved. Hun sagde ikke noget om, at han kunne sige, at det var en misligholdelse fra rederiets side.

Da han skrev, at han ville afmønstre, skrev D en besked tilbage, som han forstod sådan, at D ikke var enig i hans beslutning.

D har forklaret, at han har været Stilling 2 i NCC siden 2017. NCC er et meget stort firma, hvor rederiet udgør et lille hjørne med 40-50 ansatte. Hans rolle er holde skibende i drift. Han trækker i den forbindelse på forskellige funktioner i NCC, herunder HR-afdelingen. Det er ham, der kører personalet i dagligdagen, men HR hjælper med jobopslag og jura mv.

A skulle ud på Skib 1 i den pågældende sommerferieperiode, hvor han selv prøvede at holde lidt ferie fra bemandingsplanlægningen, som han ellers selv står for 98 % af. Han havde fået nogle sygemeldinger på Skib 4, og havde derfor blandt andet hevet B ind fra Færøerne. Han havde vidst i flere måneder, at han skulle bruge en styrmand på Skib 1 i 15 dage. Der er tit noget af et puslespil, og han tænkte, at det var klogere at have B, som var på vej ind, 14 dage mere på Skib 4. A havde været på alle 4 skibe, og derfor gav det god mening at give A 14 dage på Skib 1 for at repetere det, han havde prøvet før. Det er altid en god ting at repetere. Han gav derfor C besked om, at skibsassistentarbejde som at banke rust eller lignende skulle de ikke gøre på denne tur. Det blev derfor en luksus besætning, han sendte ud på Skib 1. Nogle gange har de også nogle ude overtallig. Så det var gjort i en god mening. Men nogle har favoritskibe, og der må man nogle gange træffe en ledelsesbeslutning.

Han var på jagt efter en skibsassistent til Skib 1, men var samtidig på ferie. Han havde en kandidat på banen, som kunne komme i løbet af ugen. Det var ikke af ond vilje, at han ikke ville have nogen ud. De kører tit overtallig.

Han gav helt sikkert ikke A nogen melding om, at han skulle være skibsassistent eller udføre skibsassistentopgaver. Formålet var alene at give A viden tilbage om Skib 1. Der var lidt stille i juli måned, og det var en god måned at få rutiner på plads, før A skulle ud at sejle selv i den senere travle periode, hvor A skulle være styrmand alene på Skib 1. A skulle ud som styrmand på Skib 1 i to gange 14 dage. Derefter vidste han ikke, hvordan kabalen skulle gå op senere.

Der har aldrig været drøftelser om, at A kun skulle sejle på Skib 4. Siden omkring 2014 har ordningen været den i NCC, at man skulle kunne flyttes rundt. Han flytter så lidt rundt som muligt, men på grund af sygemeldinger og ferie var det nødvendigt her.

Han har rystet over beskeden fra A om afmønstring. Rømning af et skib er noget af det allersidste, man kan gøre. Han vidste ikke, hvad der foregik. Han troede, at det efter hans sms er var rimelig tydeligt, hvad der skulle ske. G har lavet en fejl ved at skrive, at A skulle ud som assistent. Men han fik det lukket ned. G arbejdede ikke med

besætning til daglig. G er en af to Stilling 1'ere under ham. Den anden, L, er ham, han sparer mest med. G var alene, da han skrev sms'en.

Han har om As sygemelding efter øvelsen i By 4 forklaret, at det ikke er korrekt, at han har sat spørgsmålstegn ved sygemeldingen. A anmeldte hændelsen under øvelsen som en arbejdsskade, og så bliver der sat et stort apparat i gang i NCC. Arbejdsmiljømedarbejderen, M, hos NCC havde undret sig over, at A var på vej på ferie lige efter arbejdsskaden. Han, M og A have teams møder for at finde ud af, hvordan de kunne hjælpe A. NCC henvendte sig også til en fysioterapeut for at hjælpe.

I ansættelseskontrakterne hos NCC er man ansat på alle fire skibe. Man har nogle gange flyttet fra nogle skibe til andre, men hvis en ansat siger, at en flytning vil gå ud over den ansattes certifikater, trumfer NCC ikke noget igennem.

Han har på supplerende spørgsmål forklaret, at han har megen erfaring med sejlads, men mest lystsejlads, hvor han blandt andet har sejlet jorden rundt. Han er uddannet skibsmontør og haft ledelsesjob i skibsindustrien hele sit liv. Han er tit ude på skibene i NCC, men han blander sig ikke i arbejdsfordelingen ombord. Han har meget gode skibsførere, som har ansvaret på skibene, mens de er ude.

Når man sender styrmænd ud til oplæring, foregår det på mange forskellige måder. Det er en fordel at have en overtallig, men det er ikke altid, det kan lade sig gøre. Under alle omstændigheder overholder man alle sikkerhedsregler.

I hans verden var besætningen i dette tilfælde en opgradering i forhold til den besætning, der skulle være.

Han kunne måske skaffe en ekstra skibsassistent i løbet af ugen. Han har helt sikkert sagt, at han arbejdede på sagen. Skibet lå stille et par dage efter As rømning, og derefter fik man en ind.

A har aldrig fået en advarsel for sit arbejde. Men det er ingen hemmelighed, at der har været ytringer fra kollegaer om problemer. Men det har ikke været nok til, at en advarsel kunne komme på tale. Han vil gerne løse tingene i mindelighed, og det gør man også ofte. Bølgerne kan gå højt på skibene, hvor man lever som små familier.

Efter A blev der i første omgang sendt en skibsassistent ud på Skib 1. De næste 14 dage blev løst med en, som var både maskinist og styrmand.

I har forklaret, at han har været i NCC i 18 år. Han har sejlet på Skib 5 og på Skib 1 og har nu været i knap 12 år på Skib 4. Han er talsmand for navigatørerne. Han har afløst som skipper og styrmand på alle skibe.

Der er fem i fast besætning på Skib 4 og nogle gange også en maskinaspirant.

På Skib 4 er man to navigatører og to skibsassistenter, som går i tørn 6 timer ad gangen. Han har en fast matros, og styrmanden en har en anden fast matros. De er på vagt på to ad gangen, og så er der en maskinist, som arbejder om dagen.

Som styrmand på Skib 4 er man lidt det samme som skibsfører, og det vil sige, at man er uddannet til at manøvrere skibet. Han står ikke op til havneanløb; det gør styrmanden. Man lægger til, hjælper med trosser, og arbejder administrativ på broen. Han har som skipper meget computerarbejde, og styrmanden har meget med kort. Alle har deres forpligtelser, men indimellem hjælper de hinanden alle sammen, herunder hvis der skal repareres, eller hvis der skal losses. Ind imellem laver han også mad, f.eks. lige nu i By 5, hvor de ligger og reparerer, der laver han mad, mens de andre svejser.

Når de er to vagt, hjælper de begge to med trosser, når de lægger til eller afsejler. Om dagen kan maskinmanden hjælpe, og hvis der sker noget i maskinen, hvor han har

brug for hjælp, træder matroserne til, og så overtager han og styrmanden skibsassistenternes arbejde imens. Han har i sin tid i NCC ikke oplevet, at nogen har nægtet at udføre arbejde ombord. Det er en lille enhed, og alle skal hjælpe hinanden.

Maskinen startes og slukkes i maskinrummet.

A har lavet mad, mens han var ombord på Skib 4. Det blev A vist ikke decideret bedt om, men A faldt bare ind i rollen. Han kan ikke huske, om A selv har bedt om at lave mad.

Ved "forefaldende arbejde" forstår han at få skibet til at køre i den daglige drift, og at alle hjælper til ved reparationer og værftsarbejde. Han har også selv arbejdet med f.eks. at banke rust. Alle hjælper til.

Han har på supplerende spørgsmål forklaret, at han godt kendte A fra NCC, og han fik et godt forhold til ham og talte godt med ham. Det gør han stadig. Han havde ingen problemer med A. Han havde en afløser ude, B, som skulle ind i rederiet som flyver, det vil sige afløser, og som han husker det, var A hjemme sygemeldt på det tidspunkt.

I en periode var A ude for at læse til styrmand, og da han kom tilbage, startede hans anciennitet op på ny. Det var der en snak om, og det var der uoverensstemmelse omkring.

Når skibet er i søen, laver han ikke mad som skibsfører. Det gør skibsassistenterne. Men han laver nogle gange mad indimellem, når de ligger ved kaj.

Som han husker det, var der tale om As anciennitet på et vintermøde, hvor han og skipperen på Skib 3 blev kaldt over af D. Skipperen på Skib 3 ville gerne have A over som styrmand. Selv sagde han til D, at dette måtte være op til A, om han ville fra Skib 4

og over på Skib 3. Derefter sagde D til A, at hvis A tog over på Skib 3, kunne de tale om ancienniteten.

Han har ikke som skibsfører været ude på et skib som skibsassistent, og han ville nok også sige nej tak, hvis han fik tilbuddet.

Når der kommer ny styrmand om bord, tørner man vagten. Det er tit hårdt. På Skib 4 vil der være to skibsassistenter med under oplæring af en styrmand.

Der er to vågne hele tiden, men han ved ikke, om det er et lovkrav, at der altid er en skibsassistent på vagt.

Det er en teknisk vurdering, om opgaver kan vente eller skal udføres nu og her.

På Skib 4 tørner de det varme måltid. Det vil sige, at nogle gange spiser de varm mad til frokost og andre gange til aften.

F har forklaret, at han er styrmand på Skib 1. Han har kun arbejdet på Skib 1. Som styrmand skal man sørge for, at skibet er sikkert, at sikkerhedsudstyret er i orden, og så i øvrigt at få skibet til at køre. Skibsassistenter tager trosser, udfører vedligeholdelsesarbejder og tager vand ombord, står for forefaldende arbejde og laver mad. Som styrmand laver man også forefaldende arbejde. Det er alt. F.eks. hjalp han en nat maskinmanden med at skifte en lænsepumpe, og har sat lamper op og tømt lokumstank. Det er meget bredt.

Det er maskinmanden, der går i maskinen og tjekker den. Når maskinmanden har fri, er der ikke nogen, der tjekker maskinen. For alt er elektronisk ombord, og der er alarmer på alt og vandalarmer på alle tanke. Kommer der en alarm, kalder han på maskinmanden, også hvis det er uden for maskinmandens vagt.

Han fik at vide, at A kom ombord som styrmand, og at han skulle lære ham op. Det er primært skibsassistenter, der laver mad ombord. Men hvis de ligger i havn, er det ikke altid sådan, og der har skipperen og han selv også lavet mad.

Han kan ikke huske, om der var fastlagt en arbejdsfordeling, da A kom ombord. Han fik at vide, at A kom ud som styrmand, og han skulle lære ham op. De havde vel hen ad vejen fundet ud af, hvem der skulle lave mad. F.eks. kunne A sidde i styrehuset, og så kunne han selv lave mad.

Skibsassistenter deles om at tage trosser.

Den 31. juli 2024 mødte han selv ved middagstid. A kom ombord og var i tvivl om, hvad han skulle være; om han skulle være matros. Det prøvede de så at finde ud af, hvilket vil sige, at det tog C og A sig af. Kl. lidt over 17 sejlede de, og der skulle de indberette i SafeSeaNet. Han sagde, at han ville sætte A på som matros. Det var A ikke meget for. Han sagde derfor, at han i stedet kunne skrive sig selv på som matros, men det ville A ikke have. Så blev A sat på som matros. Da han indberettede, gik han ud fra besætningsfastsættelsen. Dengang vidste han ikke, at man godt kan sætte to styrmænd og én skibsassistent på i henhold skibsbesætningen. Det var C, der sejlede skibet ud, mens han foretog SafeSeaNet indberetningen på broen.

Han mødte på vagt kl. 00.00, og på det tidspunkt var A ved at tage trosser. Han tog selv agtertrossen. A tog springet, og de sejlede ud. Han spurgte A, om han ville sejle ud, men det ville A ikke, for han havde meget at tænke på, sagde han. Senere gik han i gang med at forklare A, hvordan det foregik på broen, men A sagde, at det vidste han godt, for han havde været på Skib 1 tidligere. Derefter vidste han ikke rigtig, hvad han skulle lære A, og A var ikke på broen mere. Han vidste ikke, hvor A var, eller hvad han lavede. Han bad ikke A om at lave kaffe eller vække nogen. Når man kender forholdene, er der ikke grund til at bede nogen om noget. A var rastløs og ved siden af sig selv. A tænkte meget over, hvad han skulle gøre. A havde muligheden for at opholde sig på broen og lære at sejle skibet, men A virkede ikke interesseret i det. A

sagde som sagt nej til at sejle skibet ud, og senere sagde A også, at han godt vidste, hvad man skulle som styrmand på Skib 1.

Man går ikke en tur ned omkring motoren under nattevagten. Maskinmanden tjekker motoren, når han kommer på vagt igen om dagen. Der er alarmer på motoren. Der gik ingen alarm på nattevagten den 31. juli – 1. august.

De fik ikke aftensmad den 31. juli. Han gik selv ned og tog noget brød. Normalvis rydder man op selv.

Han og A mødte igen på vagt kl. 12 den 1. august, hvor C sagde, at A havde meddelt, at han ville gå i land. C sagde, at han selv ville blive og sejle skibet ind, og spurgte vidnet, om han kunne tage trosser. Og det gjorde han så. Han ved ikke, hvor A var imens.

Efter A gik i land, måtte Skib 1 blive liggende i By 2.

Han har på supplerende spørgsmål forklaret, at han som styrmand ikke er blevet bedt om at påmønstre som skibsassistent. Men han ville have sagt ja, hvis han var blevet spurgt.

C har forklaret blandt andet, at har er skibsfører på Skib 1, og har ansvaret for drift, sikkerhed og daglig ledelse. Han har sejlet på Skib 5 som skibsassistent.

Hans forståelse var den, at A skulle ud og læres op som overtallig styrmand, indtil han gangen efter skulle ud som styrmand på det andet hold. I starten var han selv i tvivl om, hvad A skulle. Der var noget korrespondance om spørgsmålet, men til sidst blev det præciseret fra D, hvordan det skulle foregå.

”Forefaldende arbejde” er alt. Det er lige fra rengøring til pumpereparationer, reparationer i almindelighed og vedligeholdelse af landbaseret udstyr. Alle hjælper med forefaldende arbejde, når de ligger inde. I normal drift varetages madlavning af skibsassistenterne under sejlads. Under unormal drift finder man ud af det fra gang til gang.

Han gav ikke A instruktioner om at lave assistentarbejde. Han bad ikke A om at lave mad under hele tørnen. Ved normal besætning kender alle deres arbejdsopgaver. Og de har sejlet sammen i over 10 år. Men hvis der er nye folk med, går han ind og laver en arbejdsfordeling. Der var ikke lavet en arbejdsfordeling for denne påmønstring. Det nåede man ikke. Det var ikke tanken, at A skulle lave mad under hele påmønstringen.

Han sendte en sms om madlavning til A den 31. juli. Formålet var at finde ud af, hvordan man kunne få det til at fungere de 14 dage, de skulle være afsted.

Han var ikke på vagt med A. Ved midnat kørte A gravemaskinen, og derefter talte han først igen med A om morgenen, hvor A sagde, at han ville tale med sin fagforening. Han sagde til A, at det var en god ide at rådføre sig, før han gjorde noget drastisk.

Selv havde han vagt sammen med maskinmanden. Når maskinmanden ikke er på vagt, er der ikke nogen, der passer maskinen. Hvis der er noget med maskinen, mens maskinmanden ikke er på vagt, vækker man maskinmanden. Man runderer ikke ved maskinen, når maskinmanden ikke er på vagt. Maskinen er alarmovervåget.

SafeSeaNet indberetningen skal udføres for at opfylde myndighedernes krav til oplysninger om besætning, farligt godt, last mv. Det var vagthavende navigatør, der indberetter. Det var vist F, der indberettede under den pågældende vagt. Han tror, at både han, A og F var på broen, da trosserne var taget. Han kan ikke huske drøftelser i den forbindelse. Broen er ikke så stor igen, og man kan godt høre hinanden.

A kom lidt senere den 31. juli, måske omkring 15.00. A mente ikke, at det var foreneligt med hans aftale med rederiet, at han skulle være behjælpelig med aftensmad. Det blev han også selv i tvivl om, men så præciserede D, at A var med som overtallig styrmand, og man skulle droppe alt, hvad der hed skibsassistentarbejde, og at man skulle få det bedste ud af det. Det sagde han til A, men A var stadig i tvivl, og mente ikke, at det var foreneligt med hans aftale med rederiet. A ville tale med sin fagforening, men det lykkedes ikke at få fat på fagforeningen, og A valgte til sidst at sejle med. Næste dag fik A fat i fagforeningen, og valgte at gå i land. Han overhørte, at A talte med D, men samtalen blev ikke ført på medhør, så han hørte ikke, hvad D sagde.

Han gav ikke A tilladelse til at gå i land, men bad ham heller ikke blive. Men han bad A om at overveje situationen, både for As egen skyld og for rederiets skyld.

Det påvirkede besætningen, at A afmønstrede, og skibet var ikke søklart. Et par dage efter kom der en skibsassistent på.

Han har på supplerende spørgsmål forklaret, at han ikke som skibsfører er blevet udmønstret som skibsassistent. Han ved ikke, hvordan han ville have reageret, hvis han var blevet bedt om det, men han ville nok ikke have brudt sig om det. Efter samtalen med D den 1. august var A oprevet. Det kunne man se. A var ked af det.

6. Parternes argumenter

Klager, A, har til støtte for den nedlagte påstand om betaling af erstatning for løn i minimalerstatningsperioden, jf. overenskomstens § 1, litra b, jf. sømandslovens § 45, gjort gældende, at bortvisningen af A var uberettiget.

Det bestrides i den forbindelse, at A væsentligt har misligholdt sit ansættelsesforhold.

Af skibsbesætningslovens § 5, stk. 2 fremgår, at besætningen skal fastsættes under hensyn til skibets type, anvendelse, mv., således at besætningens størrelse og sammensætning gør det muligt at dække alle opgaver af betydning for skibets sikkerhed. Af opgaver nævnes bl.a. opretholdelse af sikker bro- og maskinvagt, samt fortøjningsopgaver og nødvendigt vedligehold og rengøring.

Af sømandslovens § 36, stk. 2 fremgår, at skibsofficerer bl.a. er styrmænd, mens skibsassistenter ikke er nævnt, hvorfor de er at betragte som menige. For officerer gælder der særlige regler efter sømandsloven, bl.a. om opsigelse, i forhold til de menige på skibet. Der er dermed, udover forskellige arbejdsopgaver, også forskel rent formelt i forhold til om man er ansat som styrmand – og dermed hører under betegnelsen skibsofficer, eller om man er skibsassistent og dermed er menig.

Udover at skibsofficerer er omfattet af andre regler i sømandsloven, er der også rent formelle forskelle på officerer og menige, i form af at officerer har mere ledelsesansvar og andre opgaver end menige, men også at den formelle rang for officerer er højere end for menige.

A var ansat hos NCC som styrmand, hvilket fremgår af ansættelseskontrakten. Det forhold, at arbejdsopgaverne ifølge den gældende overenskomst udgør "alt forefaldende arbejde om bord" indebærer ikke, at NCC kunne sætte A til at påmønstre skibet som skibsassistent frem for som styrmand.

A havde forinden påmønstringen gjort det klart for NCC, at han var ansat som styrmand og at han derfor ønskede at sejle som styrmand. Alligevel var der påmønstret en skibsassistent for lidt på skibet, så A var nødt til at løse de opgaver skibsassistenten skulle have løst, i stedet for at lære at manøvrere skibet.

Selvom A ikke var blevet beordret til at løse opgaver som skibsassistent, var han nødt til at løse de opgaver som en skibsassistent normalt skulle løse, da opgaverne ellers ikke ville blive udført. De var kun to på vagt ad gangen, hvorfor det ikke var muligt for

A at lære at styre skibet, men han var derimod nødt til at udføre skibsassistentopgaver i stedet for at stå på broen.

A har ikke forud for modtagelsen af bortvisningen den 5. august 2024 modtaget en advarsel, men har udført sit arbejde som styrmand uden irettesættelser tidligere, hvorfor det gøres gældende, at det er en uproportionel sanktion at skride direkte til en bortvisning som følge af uoverensstemmelsen mellem parterne, der førte til at A afmønstrede skibet.

Det gøres i den forbindelse gældende, at A havde været ansat hos NCC siden 2012, dvs. ca. 12 år, kun afbrudt i 2,5 år af et uddannelsesforløb, hvorunder han i øvrigt udførte opgaver for NCC som afløser. Han har dermed været tilknyttet NCC over en længere årrække end hans reelle anciennitet som styrmand, hvilket må tillægges vægt ved vurdering af sagen.

Det bestrides, at madlavning er en del af det forefaldende arbejde, der hører under overenskomsten, samt at det er normal praksis at styrmænd laver mad. Det skal i den forbindelse bemærkes, at madlavning kan høre under "forefaldende arbejde" som nævnt i overenskomsten, og at dette derfor ikke er en sag om fortolkning af overenskomsten. Men det er ikke forefaldende arbejde at have en fast madlavningstjans på sin udmønstring.

Det hænder, at en styrmand overtager madlavningen fra en skibsassistent, hvis skibet ligger langs kaj, da styrmanden i dette tilfælde ikke har meget at lave, mens skibsassistenten bedre kan hjælpe med arbejdsopgaver på dækket. Dette har såvel A, som andre styrmænd i rederiet hjulpet med, når det har givet mening i forhold til de øvrige opgaver. Der er dog ikke tale om en opgave, som styrmænd normalt tager sig af, mens skibet er i drift, da styrmanden i dette tilfælde er påkrævet på broen.

Dette underbygges af, at C spurgte A om han ville stå for madlavningen, mens han var påmønstret. Såfremt der var tale om en normal opgave for en styrmand, ville en sådan forespørgsel ikke være nødvendig.

Det bestrides fortsat, at A nægtede at varetage madlavning på skibet i nødvendigt omfang. Da aftensmadlavningen imidlertid var sammenfaldende med As vagt, var det klart, at han ville komme til at stå for madlavningen under hele udmønstringen, da F var påkrævet på broen under vagten. Den manglende skibsassistent betød dermed, at A ikke kunne opholde sig på broen under hele sin vagt, hvilket ellers ifølge NCC Industry var planen, fordi han blandt meget andet var påkrævet til madlavningen, da intet andet besætningsmedlem kunne gøre det.

Det bestrides endvidere, at A var modvillig overfor at sejle ud med skibet til tiden. Da A ankom til By 2, blev det klart, at han både skulle sejle som overtallig styrmand, og som skibsassistent, da der ikke var påmønstret to skibsassistenter, som der ellers normalt er.

Det bestrides desuden, at A bevidst mødte senere og herefter nægtede at sejle med skibet. A gav besked inden påmønstringen om, at han var nødt til at tage forbi By 1 for at hente sit arbejdstøj på Skib 4. A tog således det første tog fra By 6 på påmønstringsdagen og blev forsinket som følge af togets forsinkelse.

Der var herefter blandt besætningen tvivl om, hvorvidt det var i overensstemmelse med besætningsfastsættelsen – og dermed lovligt – at sejle uden to skibsassistenter påmønstret. Såfremt bemandingen ikke levede op til reglerne, kunne det gå ud over skipper, C, hvorfor A kontaktede HR i NCC Industry for at få klarhed i sagen. Da besætningen af NCC Industry var blevet forsikret om, at det var lovligt, sejlede skibet afsted, dog lidt senere end planlagt.

A udviste efter egen opfattelse interesse for at lære at sejle skibet – han befandt sig således på broen, da skibet sejlede ud fra By 2, mens han spurgte ind til manøvrering og lignende. Dette gør sig ligeledes gældende, da de ankom til Pumpeplads Æ.

A fik aldrig præciseret sine arbejdsopgaver, da han skulle udmønstre på Skib 1. Da han tidligere har arbejdet som skibsassistent i NCC Industry, udførte han de nødvendige opgaver, som den manglende skibsassistent skulle have gjort – herunder at tjekke maskinen for sikker drift, tage trosser, losse, rydde op og gøre rent i nødvendigt omfang. Disse opgaver følte A sig forpligtet til at løse for at skibet kunne sejle sikkert, da der ikke var andre til at løse de pågældende opgaver. Det gøres derfor gældende, at A således ikke kunne befinde sig på broen under hele sin vagt, hvis sejladsen skulle foregå fuldt sikkerhedsmæssigt forsvarligt.

Det fastholdes på den baggrund, at A ikke kunne fungere som overtallig styrmand og lære at sejle skibet Skib 1, så længe der ikke var udmønstret to skibsassistenter som ellers er påkrævet i besætningsfastsættelsen. Skibet kunne således kun sejle fuldt ud sikkerhedsmæssigt forsvarligt, hvis A udførte de nødvendige opgaver, som den manglende skibsassistent skulle have udført.

Det bestrides således ikke, at A i henhold til overenskomsten var forpligtet til at udføre forefaldende arbejde. Det bestrides, at der i den pågældende situation var tale om forefaldende arbejde, da der var tale om udførelsen af de nødvendige opgaver for sikker drift af skibet, som skibsassistenten skulle have udført.

Det bestrides, som NCC Industry gør gældende, at A var vidende om, at han i SafeSeaNet var indberettet som skibsassistent, men undlod at påtale det. A blev først en halv time før afmønstring klar over at han var indberettet som skibsassistent frem for styrmand. På daværende tidspunkt havde A allerede tilkendegivet, at han ville afmønstre skibet, da han ikke ønskede at sejle som skibsassistent. Derfor gav det ikke A anledning til at påpege indberetningen.

Indberetningen i SafeSeaNet vidner derimod om, at de øvrige kollegaer på skibet Skib 1 så A værende udmønstret som skibsassistent frem for som overtallig styrmand, som kunne fokusere på at lære at sejle skibet. Det gøres derfor gældende, at registreringen i SafeSeaNet er relevant i nærværende sag, da det som anført af NCC Industry er udtryk for opfyldelse af besætningsfastsættelsen.

Når besætningsfastsættelsen kræver to skibsassistenter for at sejle skibet sikkert, må det udledes heraf, at det kræver, at to skibsassistenter løser opgaverne som skibsassistenter for at skibet kan sejle sikkert. Det er muligt, at en styrmand kan sejle som skibsassistent for at skibet kan sejle sikkert, men det bestrides fortsat, at A både kunne sejle som overtallig styrmand med formålet at lære at sejle skibet, samtidig med at han skulle løse opgaver som skibsassistent.

Vedr. NCC Industrys bemærkninger til bilag J bemærkes, at det er et udtræk, som Søfartsstyrelsen har lavet og derfor har klager ikke haft indflydelse på det fremsendte dokument eller redigeret i det. Det er dog korrekt, at den 2. august 2024 er medtaget, selvom A havde afmønstret skibet.

NCC Industry anfører videre, at D havde oplyst, at der ikke kunne komme en skibsassistent ud på skibet med det samme, men at man forsøgte at få en udmønstret. Dette bestrides. A følte sig overfuset af D og fik aldrig at vide, at de ville sende en yderligere skibsassistent. Det må derfor anses for efterrationalisering fra NCC Industrys side. C overhørte den pågældende samtale, da A befandt sig på broen.

A var meget rystet efter samtalen og var meget påvirket psykisk. Dette var også årsagen til, at A sygemeldte sig efter, at han havde afmønstret skibet, da han var kørt ned psykisk på baggrund af både samtalen og hele forløbet op til både udmønstringen og afmønstringen. A følte sig uretfærdigt og nedværdigende behandlet – da han blev udmønstret på skibet uden at være overtallig, så han kunne lære at sejle skibet, men også grundet måden NCC Industry havde håndteret hele forløbet på.

På baggrund af ovenstående gøres det derfor gældende, at A var berettiget til at afmønstre skibet Skib 1, hvorfor den skete afskedigelse (bortvisning) var uberettiget.

NCC Industry anfører, at A lavede en indberetning omkring forløbet i virksomhedens arbejdsmiljøsystem "Synergi". Dette bestrides. Indberetningen blev foretaget af E, som på daværende tidspunkt var talsmand og ansat som styrmand i rederiet. Dette vidner om, at der var bevågenhed i andre dele af rederiet omkring risikoen for at blive sat til at udføre "matrosarbejde", selvom man var ansat som officer og trusler og råb. Det tyder i øvrigt på, at det er en problemstilling, som rederiets talsmand/tillidsrepræsentant følte sig nødsaget til at reagere på, da A heller ikke bad E om at lave pågældende indberetning.

Det er under sagen på intet tidspunkt gjort gældende fra As side, at han ikke er blevet aflønnet i overensstemmelse med kontrakt og gældende overenskomst. Uagtet, at A formelt set var ansat som styrmand – og blev aflønnet som dette, hvilket er ubestridt fra klagers side, så ændrer det ikke ved, at A reelt var påmønstret skibet for at udføre opgaver som skibsassistent, hvilket han ikke var ansat som.

Det følger af sømandslovens § 52: "Ved fordelingen af arbejdet skal der tages hensyn til hver enkelts stilling om bord og så vidt muligt til hans faglige dygtiggørelse."

Det gøres gældende, at det ikke var muligt at tage hensyn til As stilling eller faglige dygtiggørelse, da han for at skibet kunne sejle sikkert, var nødt til at udføre opgaver som skibsassistent. Udmønstringen var på den baggrund også i strid med sømandslovens § 52.

NCC Industry henviser til besætningsfastsættelsen, hvori det fremgår, at den minimale besætning på skibet er fire. Selvom det er muligt, at opgaven som skibsassistent kan løses af en styrmand for overholdelse af besætningsfastsættelsen, så fastholdes det, at A ikke var påmønstret som overtallig styrmand.

Der var fire ansatte påmønstret skibet og det kræver fire påmønstret for at overholde besætningsfastsættelsen. Allerede herfor bestrides det, at A var overtallig. Det ligger i begrebet "overtallig", at man er til overs i forhold til det nødvendige. Den formelle forklaring fra NCC Industry var, med henvisning til det anførte i svarskriftet, at A var overtallig for at kunne lære skibet at kende som styrmand. Det gøres gældende, at A ikke var overtallig og dermed ikke havde mulighed for at lære skibet at kende, når skibet var på minimumsbesætningen.

Dette understøttes af, at det var de andre kollegaers opfattelse, at A skulle sejle som skibsassistent. Dette bekræftes både af C inden påmønstringen, hvor han tilkendegav, at det var en skibsassistent, der var brug for på turen. N, som ligeledes var om bord, opfattede heller ikke, at A var påmønstret som overtallig styrmand – begge dele dokumenteret under sagen.

Det fastholdes, at kollegernes opfattelse kan tillægges bevismæssig vægt, da anbringenderne fra As side netop ikke har været, at han er blevet "degraderet" formelt set, eller at han ikke har været aflønnet som styrmand. A er ansat som og uddannet styrmand, men der er ikke blevet taget hensyn til hans faglighed, da han blev udmønstret til at udføre opgaver på skibet som skibsassistent.

Det fastholdes, at A havde en gyldig grund til at afmønstre skibet, da den aftale der var, parterne imellem, om at A på sin udmønstring skulle sejle som overtallig styrmand, ikke blev overholdt. A var derfor berettiget til at forlade skibet som sket og afvente en påmønstring, der var i overensstemmelse med hans ansættelse. A følte sig desuden chikaneret og dårligt behandlet, hvorfor han var nødt til at sygemelde sig samme dag som han havde forladt skibet.

NCC Industry gør gældende, at eventuelle opgaver som en skibsassistent skulle have udført, kunne udskydes til næste vagt eller løses af øvrige besætningsmedlemmer. Det bestrides for det første, at de øvrige besætningsmedlemmer kunne løse de pågældende opgaver, da de var to og to på vagt i 6 timer ad gangen. De to besætningsmedlemmer,

der ikke var på vagt kunne således ikke udføre pågældende opgaver uden for deres vagt uden, at dette var i strid med vagtplanen og hviletidsbestemmelserne.

Det bestrides for det andet, at skibsassistentopgaverne kunne udskydes til næste vagt. En af de væsentlige opgaver som skibsassistent er at tjekke maskinrummet. Hvis dette ikke bliver gjort i 6 timer, kan der i mellemtiden være gået hul på et rør, være en utæt ventil eller lignende, hvilket vil være en stor risiko i forhold til sikkerheden om bord. Det var desuden nødvendigt at A tog trosser.

Det underbygger desuden, at A var påmønstret til at udføre opgaver som skibsassistent, at der netop blev påmønstret en anden skibsassistent efter A havde forladt skibet. Dette viser, at det var en skibsassistent, der var påkrævet på udmønstringen og at A ikke kunne være med som "overtallig" styrmand uden der var to skibsassistenter påmønstret.

Da A var ansat i NCC Industry som styrmand, havde han sønæringsbevis som styrmand af 2. grad efter bestået skibsførereksamen mv., jf. sønæringsbekendtgørelsens § 11, stk. 1 og 2, BEK nr. 900 af 19/06/2023. For at opretholde dette sønæringsbevis, vil det kræve, at man sejler på et skib med en bruttotonnage på over 500, som det kræves for en styrmand af 2. grad. Dette har Søfartsstyrelsen bekræftet pr. mail af 1. december 2025.

Skibet Skib 1 er på XXX bruttoton (BT) og kræver således kun, at man har sønæringsbevis som styrmand af 4. grad, mens de 3 andre skibe i rederiet er på over 500 BT. Efter sin sygemelding, som fremstillet i klageskriftet, blev A ikke sendt ud på det skib, Skib 4, med BT på YYY, hvorpå han tidligere havde sejlet som styrmand, men blev i stedet sendt ud på Skib 1 med BT på XXX.

Der blev i stedet for A sendt en anden styrmand ud på skibet Skib 4, så A uden anden grund skulle sendes ud på Skib 1 og ville på Skib 1 ikke kunne opretholde beviset som styrmand af 2. grad.

For at opnå sønæringsbevis som skibsfører, ville A jf., sønæringsbekendtgørelsens § 15, skulle have minimum 36 måneders sejltid som styrmand på et skib på over 500 BT, eller 24 måneders sejltid som styrmand, hvoraf 12 måneder er som eneste eller øverste styrmand, ligeledes på et skib på over 500 BT.

Manglende erhvervelse af sønæringsbeviser giver en begrænsning i forhold til, hvilke skibe A havde mulighed for at sejle, ligesom han på trods af sin uddannelse som skibsfører ikke ville kunne opnå sønæringsbevis som skibsfører og dermed ikke ville kunne sejle som kaptajn på alle skibe, men ville være begrænset til skibe med en BT på under 500.

Som anført, ville hans fartstid på Skib 1 ikke leve op til kravene som styrmand af 2. grad, hvorfor A ikke ville kunne opretholde sit sønæringsbevis som styrmand af 2. grad på skibet Skib 1, men kun kunne opnå sønæringsbevis som enten kystskipper eller styrmand af 4. grad.

Også på denne baggrund gøres det gældende, at A havde en saglig grund til at forlade skibet. Med udmønstringen på Skib 1, hvor A skulle løse opgaver som skibsassistent og ikke var med som overtallig for at kunne lære at sejle skibet, tegner der sig et billede af, at der ikke var et ønske fra NCC Industry om at A skulle have mulighed for at avancere i sin ansættelse.

Tværtimod, tegner det et billede af, at A blev sat til at udføre opgaver i en lavere stilling end han var uddannet til, samt at han blev frataget muligheden for at blive videreuddannet, da Skib 1 ikke lever op til de førnævnte krav, samt da han med sejltid på Skib 1 ikke kunne opretholde beviset som styrmand af 2. grad.

Det følger af sømandslovens § 45: "Afskediges en skibsofficer uden sådan grund som nævnt i § 17, har skibsofficeren ret til hyre for 3 måneder efter tjenesteforholdets ophør, medmindre almindelige erstatningsregler hjemler ret til et større beløb." Af sømandslovens forarbejder til bestemmelsen følger, at den pågældende bestemmelse i sømandsloven svarer til funktionærlovens regler om minimalerstatning, hvorfor det gøres gældende, at A, hvis afskedigelsen findes uberettiget, minimum har krav på 3 måneders hyre som minimalerstatning for løn i opsigelsesperioden.

Samlet set fastholdes det således, at afskedigelsen af A var uberettiget, da han var berettiget til at afmønstre skibet og nægte at udføre de anviste opgaver, men stillede sig til rådighed for en udmønstring, der var i overensstemmelse med hans ansættelse som styrmand.

Til støtte for den nedlagte påstand om godtgørelse for usaglig opsigelse, jf. sømandslovens § 43, stk. 1, gøres det ligeledes gældende, at der ikke i bortvisningsgrundlaget er sagligt grundlag for en opsigelse af A.

Det gøres gældende, at der bør tilkendes maksimal godtgørelse, svarende til 3 måneders hyre, jf. sømandslovens § 43, stk. 1. I den forbindelse henvises der til, at A reelt har været tilknyttet NCC i over 10 år, selvom hans anciennitet som skibsofficer ikke er tilsvarende lang.

Til støtte for den nedlagte rentepåstand henvises til rentelovens § 3

Indklagede, NCC Industry A/S, har til støtte for deres påstand gjort gældende, at As afmønstring fra skibet skete uden tilladelse og uden gyldig grund, hvilket udgør en rømning i henhold til sømandslovens § 17, stk. 1, nr. 2, og hvilket i henhold til loven medfører bortvisning. Rømningen skete på trods af en udtrykkelig instruks om at forblive påmønstret og udføre sit arbejde som styrmand.

Som følge heraf ophørte tjenesteforholdet med øjeblikkelig virkning, og A har derfor ikke krav på hyre ud over den periode, hvor han faktisk gjorde tjeneste på skibet, jf. sømandslovens § 17, stk. 3. Han er dermed alene berettiget til hyre frem til den 1. august 2024.

Det gøres gældende, at hvis A mente, at NCC Industry væsentligt havde misligholdt ansættelsesforholdet, kunne han have krævet sin afsked (ophævelse) i henhold til sømandslovens § 10, stk. 3, og straks have ophævet ansættelsesforholdet. Det gjorde han ikke. Det må derfor lægges til grund, at han ikke selv anså forholdet for en væsentlig misligholdelse fra rederiets side. Hans efterfølgende sygemelding understøtter, at han ikke krævede sin afsked, men i stedet uberettiget forlod skibet uden tilladelse og uden at have afsluttet sin tørn. Selv hvis han havde påberåbt sig sømandslovens § 10, stk. 3, gøres det gældende, at NCC Industry ikke misligholdte ansættelsesforholdet, og at et sådant anbringende under alle omstændigheder ikke kan omkvalificere rømningen til en lovlig afbrydelse af tjenesten.

Det gøres gældende, at der i NCC Industry, foruden overenskomstens bestemmelser, er en langvarig og velkendt praksis, hvorefter styrmænd bidrager til forefaldende arbejdsopgaver, herunder madlavning, rengøring, tage trosser og lignende, når driften kræver det. A var gennem sin ansættelse og tidligere tjeneste på rederiets øvrige skibe fuldt bekendt med denne praksis og med, hvad forefaldende arbejde indebar.

Det gøres gældende, at A var udmønstret som styrmand og alene udførte almindeligt forefaldende arbejde om bord i overensstemmelse med ansættelseskontrakten og overenskomstens § 5, litra b, som gælder for styrmænd i rederiet. Hverken kontrakt eller overenskomst indeholder begrænsninger for arten af det forefaldende arbejde. Det forhold, at visse opgaver også kunne være varetaget af en skibsassistent, ændrer ikke på hans pligt til at udføre dem i sin egenskab af styrmand.

Det forhold, at A efterfølgende tilkendegav, at han ikke ønskede at udføre skibsassistentarbejde, kan ikke ændre på hans kontrakt- og overenskomstmæssige

pligter; en sådan begrænsning ville i øvrigt forudsætte en formel ændring af ansættelsesvilkårene, hvilket ikke skete.

Det gøres gældende, at hverken besætningens subjektive opfattelse af klagers rolle eller den ene Synergi-indberetning tillægges betydning for den ansættelsesretlige kvalifikation af hans stilling. Indberetningens eventuelle forfatter ændrer hverken på den aftalte stilling eller på det forhold, at der ikke foreligger dokumentation for et pålæg om at udføre skibsassistentarbejde ud over det forefaldende arbejde, som ifølge overenskomsten og efter praksis naturligt indgår i stillingen som styrmand.

Det gøres gældende, at han modtog hyre som styrmand i overensstemmelse med overenskomsten med Lederne Søfart. Hvis han reelt havde været påmønstret i en lavere stilling – eksempelvis som skibsassistent – ville han være blevet aflønnet efter den relevante overenskomst for denne stilling. Det er ubestridt ikke tilfældet.

Det gøres gældende, at A ikke blev pålagt at udføre opgaver som at lave kaffe, gøre rent, tjekke maskinen eller rydde op. Dette er ubestridt af klager. Der var derimod tale om opgaver, han egenhændigt valgte at udføre, selvom de kunne undlades eller udskydes.

Det gøres gældende, at udførelse af almindeligt forefaldende arbejde – herunder lejlighedsvis madlavning, tage trosser og lave kaffe – ikke udgør en væsentlig stillingsændring og derfor ikke kan begrænse rederiets ledelsesret og instruktionsbeføjelse inden for det aftalte.

Det gøres gældende, at eventuelle forefaldende opgaver kunne udskydes til næste holds vagt eller håndteres af øvrige besætningsmedlemmer – herunder den anden styrmand – uden at kompromittere sikkerheden. Det bestrides, at der ikke var andre besætningsmedlemmer, som kunne udføre madlavning eller andet forefaldende arbejde; A kunne have opholdt sig alene på broen, mens F varetog sådanne opgaver.

Det gøres gældende, at A ikke udviste relevant interesse for oplæring i skibets drift og manøvrering, selv om dette var muligt under tørnen. Hans korte ophold om bord – ca. 23,5 time, heraf 6,45 time reel arbejdstid – sammenholdt med hans manglende vilje til at påtage sig relevante opgaver medførte, at han ikke nåede at befinde sig på broen og udføre arbejde der. Havde han fortsat sin tørn, ville han som led heri have haft mulighed for at blive sat ind i skibets manøvrering som styrmand.

Det gøres gældende, at registreringen af A som skibsassistent i SafeSeaNet ikke har betydning for sagen. Registreringen er alene udtryk for dokumentation af besætningsfastsættelsen i henhold til skibsbesætningsloven og er uden betydning for den søfarendes ansættelsesretlige status eller funktioner efter kontrakt og overenskomst. Registreringen er således ikke i sig selv et udtryk for en stillingsændring, sådan som klager anfører.

Skibsbesætningsloven hindrer ikke, at der anvendes en søfarende med højere uddannelses-, kvalifikations- og beviskrav end det minimum, der kræves til opfyldelse af besætningsfastsættelsen.

Det gøres gældende, at besætningsfastsættelsen på Skib 1 var opfyldt, og at klager havde mulighed for at opholde sig på broen og modtage oplæring, i overensstemmelse med, at han var overtallig styrmand.

Det gøres gældende, at sømandslovens § 52 alene fastlægger en generel pligt for arbejdsgiveren til at tage hensyn til den ansattes stilling og faglige dygtiggørelse ved tilrettelæggelse af arbejdet. Bestemmelsen begrænser ikke rederiets ledelsesret eller overenskomstens dækningsområde.

Det gøres gældende, at det ikke har haft betydning for A, at Skib 1 har en bruttotonage under 500.

Det gøres gældende, at NCC Industry som arbejdsgiver har fortolkningsfortrin med hensyn til arbejdstilrettelæggelse og opgavefordeling, når dette sker inden for rammerne af ansættelsesaftalen og overenskomsten. Det tilkommer i første række arbejdsgiveren at fortolke og anvende overenskomsten i det konkrete ansættelsesforhold, herunder hvilke opgaver der konkret pålægges, så længe der ikke er tale om en væsentlig ændring af stillingen. De opgaver, A eventuelt blev bedt om at udføre – herunder forefaldende arbejde som madlavning og tage trosser – er i overensstemmelse med det faglige dækningsområde i overenskomsten og styrmandsfunktionen på mindre skibe. De udgør derfor ikke en afvigelse fra det aftalte. Såfremt klager havde ment, at opgaverne lå uden for dækningsområdet i parternes overenskomst, måtte dette rettelig have været rejst som fagretlig fortolkningstvist.

Det gøres gældende, at for det tilfælde, at der måtte have bestået uklarhed om enkeltopgaver, er arbejdsgiverens instruktionsret og -pligt opfyldt gennem stillingsbeskrivelsen, den givne mundtlige og skriftlige instruktion samt den etablerede praksis om bord. A havde forudgående tjeneste som afløser på samme skib i stilling som styrmand og var derfor bekendt med skibets drift, vagtrutiner og opgavefordeling, herunder forefaldende arbejde og procedurer ved losning. Eventuel subjektiv tvivl hos A om opgaveindhold kan under ingen omstændigheder begrunde, at rømning anses som lovlig.

På denne baggrund gøres det sammenfattende gældende, at NCC Industry ikke væsentligt har misligholdt ansættelsesforholdet, hvorfor bortvisningen af A var berettiget, idet der ved As for tidlige afmønstring foreligger rømning efter sømandslovens § 17, stk. 1, nr. 2, som berettiger til øjeblikkelig bortvisning.

A har derfor ikke krav på yderligere hyre efter den 1. august 2024.

Til støtte for den subsidiære påstand gøres det gældende, at en eventuel godtgørelse efter sømandslovens § 43 skal fastsættes væsentligt under lovens maksimum.

Det følger af bestemmelsen, at godtgørelsens størrelse skal fastlægges under hensyn til ansættelsestiden som officer. På bortvisningstidspunktet havde A ubestridt været uafbrudt ansat som officer, styrmand, i 3 år og 1 måned.

Den omstændighed, at A tidligere havde været ansat som skibsassistent, kan ikke tillægges betydning, da det alene er perioden som officer, der er relevant for vurderingen af ancienniteten efter loven.

Sømandsloven hjemler således ikke, at der ved fastsættelsen af godtgørelse skal tages hensyn til tidligere ansættelsesforhold i en anden stilling. En sådan anciennitet er derfor uden betydning.

7. Opmandens begrundelse og konklusion

Efter at have påmønstret skibet Skib 1 den 31. juli 2024 med henblik på 14 dages sejlads afmønstrede A skibet den 1. august 2024 efter at have fået et pålæg fra Stilling 2 D om at blive ombord. På den baggrund bærer A bevisbyrden for, at der forelå en væsentlig misligholdelse fra rederiets side, som gjorde det berettiget at afmønstre.

Spørgsmålet er, om A som styrmand reelt var blevet påmønstret som skibsassistent eller til at udføre skibsassistentopgaver i strid med rammerne for hans ansættelse som styrmand. Bedømmelsen heraf må ske på baggrund af en samlet vurdering af de formelle og reelle forhold omkring hans påmønstring og hændelsesforløbet ombord.

Rammerne for As ansættelsesforhold i forhold til arbejdsopgaver må tage sit udgangspunkt i, at han var ansat som styrmand og dermed omfattet af sømandslovens bestemmelser om skibsofficerer. Det fremgår af sømandslovens § 52, at der ved fordelingen af arbejdet skal tages hensyn til hver enkelts stilling om bord og så vidt muligt til hans faglige dygtiggørelse. Af As ansættelseskontrakt fremgår blandt andet, at han som styrmand skulle deltage i "det forekommende arbejde om bord", ligesom overenskomsten blandt andet omfatter "alt forefaldende arbejde om bord".

For så vidt angår de formelle forhold omkring hans påmønstring må det efter bevisførelsen lægges til grund, at såvel skibsfører C som Stilling 1 G indledningsvis tilkendegav over for A, at det var deres opfattelse, at han skulle påmønstre Skib 1 som skibsassistent den 31. juli 2024 med henblik på i den følgende turnus med start den 28. august at sejle som styrmand. Imidlertid fremgår det ligeledes af bevisførelsen, at Stilling 2 D derefter på As foranledning meddelte ham, at han skulle påmønstre som styrmand den 31. juli 2024. Endvidere må det lægges til grund, at da A påmønstrede Skib 1 den 31. juli 2024, bestod besætning ud over ham af 1 skibsfører, 1 styrmand og 1 skibsassistent, og at A derefter i SafeSeaNet blev indberettet som skibsassistent i henhold til besætningsfastsættelsen for Skib 1, som bestod i 1 skibsfører, 1 styrmand og 2 skibsassistenter. Hertil bemærkes, at besætningsfastsættelsen efter skibsbesætningslovens § 5, stk. 2, er at anse for en minimumsbesætning, hvor personer med højre uddannelse altid kan træde i stedet for personer med lavere uddannelse i den konkrete besætning. Samt at det må lægges til grund, at den konkrete indberetning i SafeSeaNet blev foretaget af styrmand F, som på daværende tidspunkt ikke vidste, at en styrmand kan træde i stedet for en skibsassistent ved indberetning i systemet.

For så vidt angår de reelle forhold omkring hændelsesforløbet ombord skal det indledningsvis bemærkes, at det efter bevisførelsen må lægges til grund, at A nåede at være på vagt i samlet 6 timer og cirka 45 minutter, før han afmønstrede. Det kan efter bevisførelsen ikke lægges til grund, at han i løbet af dette tidsrum fik pålæg om at udføre opgaver, der lå uden for de anførte rammer for hans ansættelse som styrmand. Det, A selv har omtalt som instruktioner eller forespørgsler i så henseende, omfatter en forespørgsel om madlavning fra skibsføreren, som han modtog før, han påmønstrede, uden at det konkret resulterede i madlavning ombord, ligesom der blandt andet har været tale om at purre de to andre besætningsmedlemmer med henblik på vagtafløsning og at lave kaffe. Ingen af disse forespørgsler eller mulige pålæg om arbejdsopgaver giver i sig selv grundlag for at lægge til grund, at der er givet pålæg om arbejdsopgaver uden for de aftalte og fastlagte rammer.

Spørgsmålet er herefter, om den konkrete besætningsfastsættelse, hvor A skulle være på vagt sammen med styrmanden F på skibet bemandet med i alt fire

besætningsmedlemmer, giver grundlag for at antage, at A rent faktisk (også uden eksplicit pålæg herom) skulle varetage opgaver som skibsassistent og ikke kunne varetage opgaver som styrmand. Det finder jeg, ikke er tilfældet. Jeg har herved navnlig lagt vægt på, at det må lægges til grund, at formålet med, at A skulle påmønstre Skib 1, var, at han skulle lære skibet at kende som styrmand. Og de cirka 6 timer og 45 minutter, han nåede at være på vagt, giver ikke et tilstrækkeligt sikkert grundlag for at konkludere, at dette formål ikke kunne opfyldes, ligesom der ikke i det konkrete hændelsesforløb er noget belæg for at fastslå, at de samlede arbejdsopgaver på en vagt var af en sådan karakter, at behørig varetagelse af vagten forudsatte, at A i det væsentlige eller alene varetog opgaver som skibsassistent ud over det forefaldende arbejde, som også ligger inden for en styrmands opgaver. Herunder er der ikke grundlag for at antage, at forsvarlig sejlads forudsatte f.eks. fast rundering af maskiner ombord fra As side.

Efter en samlet bedømmelse af de formelle og reelle forhold omkring As påmønstring på Skib 1 og hændelsesforløbet ombord finder jeg således ikke grundlag for at lægge til grund, at der forelå væsentlig misligholdelse af ansættelsesforholdet fra rederiets side i form af en overskridelse af de rammer, der gjaldt for As påmønstring og opgavevaretagelse som styrmand.

Der er heller ikke grundlag for at antage, at det forhold, at A ved fortsat sejlads på Skib 1 ikke havde kunnet opretholde sit sønæringsbevis som styrmand af 2. grad, skulle udgøre en væsentlig misligholdelse, som kunne berettige, at A forlod skibet efter mindre end 24 timers sejlads. Det bemærkes dertil, at dette forhold ikke ses omtalt af A i forbindelse med på- eller afmønstringen.

Jeg finder det på den anførte baggrund uberettiget, at A afmønstrede Skib 1 den 1. august 2024. Heraf følger, at As afmønstring havde karakter af en rømning, som er bortvisningsgrund efter sømandslovens § 17, stk. 1, nr. 2, og jeg finder derfor endvidere, at bortvisningen af A den 5. august 2024 var berettiget.

Som følge af det anførte skal indklagede, NCC Industry A/S, frifindes.

Thi bestemmes:

Indklagede, NCC Industry A/S, frifindes.

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

København, den 5. januar 2026

Mads Bundgaard Larsen