

Kendelse af 5. maj 2023 i faglig voldgift 2022-951:

Dansk Metal
(advokat Lene Casadepax)

mod

Fehmarn Belt Contractors I/S
Sundkrogsgade 21 1.
2100 København Ø
CVR-nr. 37672076
(advokat Michael Møller Nielsen)

1. Den faglige voldgiftsret

Der er til behandling af sagen etableret en faglig voldgiftsret med undertegnede, fhv. højesteretspræsident Børge Dahl, som formand og opmand – på parternes fælles anmodning udpeget ved Arbejdsrettens brev af 4. juli 2022 – og følgende partsudpegede medlemmer: næstformand, forhandlingssekretær Palle Bisgaard, 3F Byggegruppen, og souschef Peter Faber, Dansk Metal, begge udpeget af klager, advokat Julie Flindt Rasmussen og advokat David Bar-Shalom, begge udpeget af indklagede.

2. Sagens genstand og parter

Sagen angår gyldighedsområdet for *”Bat-overenskomsten Femern Bælt Byggeprojektet 2020 mellem Fehmarn Belt Contractors I/S og BAT-forbundene og 3F Transportgruppen”* (i det følgende: BAT-overenskomsten).

Femern Bælt Byggeprojektet er Danmarks største infrastrukturprojekt. Der skal anlægges en 18 km lang sænketunnel mellem Danmark (Rødbyhavn) og Tyskland (Puttgarden) med 4-sporet motorvej og 2-sporet jernbane. Projektet omfatter anlæg af en arbejdshavn i Rødbyhavn og en mindre arbejdshavn i Puttgarden, opførelse af en tunnelementfabrik, anlæg af et bygningsområde med bygninger til administration og bolig for tunnelarbejderne, udgravning af tunnelrende, anlæg af nye naturområder ved anvendelse af det udgravede

havbundsmateriale, fabrikation og udlægning af tunnelelementer, tildækning og indvendigt tunnelarbejde.

Overenskomsten er en virksomhedsoverenskomst. Den er på arbejdstagersiden indgået af en række fagforbund, hvis medlemmer er beskæftiget i bygge- og anlægssektoren, og som koordinerer fælles interesser på aftalte faglige områder, herunder store byggepladser, i et samvirke benævnt Bygge-, Anlægs- og Trækartellet (BAT-kartellet). De BAT-fagforbund, der er parter i overenskomsten er: Fagligt Fælles Forbund (3F, Byggegruppen), Dansk Metal, Dansk El-Forbund og Blik & Rørarbejderforbundet. Part i overenskomsten er endvidere 3F Transportgruppen.

Overenskomsten er på arbejdsgiversiden indgået af Fehmarn Belt Contractors I/S (FBC), som er et interessentskab mellem to hollandske selskaber, Boskalis International B.V. (Boskalis) og Van Oord Dredging and Maritime Contractors B.V (Van Oord). FBC er dannet med henblik på udførelse af en væsentlig del af arbejdet med anlæg af Femern Bælt Tunnellen. FBC har med bygherren, Femern A/S, indgået aftale om etablering af den 18 km lange tunnelrende, som tunnelelementerne skal sænkes ned i, ved udgravning i havbunden samt om anlæg af arbejdshavnene og af nyt land ved anvendelse af den udgravede havbund til landopfyld. Udgravning af tunnelrenden forudsætter anvendelse af særligt udstyr afhængig af kystnærhed og vanddybde, dvs. alt efter forholdene og opgaverne bl.a. pramme med rendegravere og skibe med gravemaskiner og sandsugere, slæbebåde og andre arbejdsfartøjer.

3. Det aftalte overenskomstgrundlag

3.1. BAT-overenskomsten

”Bat-overenskomsten Femern Bælt byggeprojekt 2020” indeholder i § 1 en bestemmelse om overenskomstens gyldighedsområde.

Ifølge § 1, stk. 1, gælder overenskomsten for *”alt arbejde udført af Fehmarn Belt Contractors I/S ... ifm. havne og udgravning af tunnelforbindelsen inkl. drænings- og jordopfyldningsentreprise mellem Danmark og Tyskland ved Femern Bælt byggeprojektet”*. Det anføres i bestemmelsen, at projektet i det følgende i overenskomsten benævnes *”TDR-projektet”*.

Overenskomsten er ifølge § 1, stk. 2, ”gældende for alle beskæftigede indenfor overenskomstens faglige gyldighedsområde”.

Overenskomsten omfatter ifølge § 1, stk. 3, ”samme arbejdsmæssige gyldighedsområde som arbejdsmæssigt kan udføres af struktører og specialarbejdere (tillært arbejde), El-Forbundets fagområder, Blik- og Rørarbejderforbundets fagområder og Dansk Metals fagområder samt Transportgruppens fagområder”.

Overenskomsten indeholder i § 1, stk. 5, følgende bestemmelse:

”Overenskomsten finder ikke anvendelse på for søfarendes (jf. Maritime Labour Convention Artikel II litra (f)) arbejde på søgående skibe, der sejler under fremmed flag. FBC vil når de bliver bedt om det fremlægge nødvendig dokumentation for løn- og ansættelsesvilkår. For søfarendes arbejde på dansk kontinentalsokkel skal dansk overenskomstniveau følges.”

Maritime Labour Convention (MLC), 2006, as amended, indeholder i artikel II, stk. 1, litra f, følgende angivelse: “*seafarer means any person who is employed or engaged or works in any capacity on board a ship to which this Convention applies*”.

Det hedder i øvrigt i MLC artikel 2 bl.a.:

”2. Except as expressly provided otherwise, this Convention applies to all seafarers.

3. In the event of doubt as to whether any categories of persons are to be regarded as seafarers for the purpose of this Convention, the question shall be determined by the competent authority in each Member after consultation with the shipowners’ and seafarers’ organizations concerned with this question.”

I bekendtgørelse nr. 722 af 8. juni 2017 om minimumsbeskyttelse af visse kategorier af personer på skibe er det i § 1 bestemt, at de i bilag 1 til bekendtgørelsen nævnte personer ikke anses som søfarende som defineret i lov om søfarendes ansættelsesforhold, lovbkg. nr. 73 af 17. januar 2014 som ændret ved lov nr. 740 af 1. juni 2015. Bilaget angår bl.a. følgende personer, når de ikke udfører arbejde om bord på et skib, som er af betydning for skibets drift i bred forstand: ”*offshore-specialister*”, herunder ”*Cable Trenchers*”.

Om løn er der i overenskomstens § 17 en bestemmelse med en mindstebetalingssats pr. time (i 2020 på 133,70 kr.). I § 1, stk. 4, er der samtidig en bestemmelse om, at lønnen ved timelønsarbejde ikke kan fastsættes lavere end fagets gennemsnitsløn.

Om *"Underentreprenører, indlejede og vikarbureauer"* er det i Overenskomstens § 3 bestemt, at de, *"når de arbejder for eller i tilknytning til FBC's entrepriser ifm. TDR-projektet"*, er *"forpligtet af denne overenskomst"*.

Efter § 4, stk. 6, skal fagforeningerne *"for at sikre et godt samarbejde parterne imellem"* have *"fri adgang til byggepladsen, herunder når arbejdet foregår på vandet"*.

Overenskomstens § 62 indeholder *"regler for behandling af faglig strid"*. Det er i stk. 2 bestemt, at: *"Såfremt der på en virksomhed inden for overenskomstens område opstår uenighed af faglig karakter, skal uoverensstemmelsen søges bilagt lokalt mellem parterne på virksomheden eller på arbejdspladsen"*. Der skal herefter afholdes mæglingssmøde, hvis en af parterne ønsker det, jf. stk. 5. Er organisationerne enige, kan der afholdes organisationsmøde, inden sagen videreføres til Arbejdsretten eller voldgiftsbehandling, jf. stk. 10.

I Overenskomstens § 72 om forsøgsordninger hedder det: *"Under forudsætning af organisationernes godkendelse kan der lokalt aftales forsøgsordninger, som fraviger overenskomstens bestemmelser som f.eks. adgang til ved lokal aftale at supplere og fravige overenskomstens arbejdstidsbestemmelser ..."*.

3.2. Lokal arbejdstidsaftale

Der er mellem FBC og 3F Lolland samt Dansk Metal indgået en lokal arbejdstidsaftale: *"Forsøgsordning på en lokal arbejdstidsaftale for arbejde på "Søen" (Fetsy, Bolle VIII & Aarsleff 109), jf. BAT & FBC-overenskomst 2020, § 72"*.

Denne lokalaftale er i dens pkt. 13 betinget af, *"at overenskomst mellem BAT og FBC er underskrevet"*.

Om *anvendelsesområdet* indeholder arbejdstidsaftalen følgende bestemmelse i pkt. 12:

"12. Parterne er enige om at arbejdet på Fetsy, Bolle VIII og Aarsleff 109 i forbindelse med udlægning af sten og entreprenørlignende arbejde, herunder vedligeholdelse/reparation af entreprenørmaskiner, entreprenørarbejde som normalt udføres på land, er omfattet af denne lokalaftale. Parterne vil have Søfartsstyrelsen og Arbejdstilsynet til at præcisere hvilken lovgivning, der er gældende for de øvrige ansatte/personalet på prammene (fx kaptajn, kok, skibsassistenter). ..."

Den centrale bestemmelse om arbejdstid findes i aftalens pkt. 2, hvorefter der arbejdes i følgende cyklus: 28 dage omfattende 12 arbejdsdage á 12 timer (hold 1 07.00-19.00, hold 2 19.00-07.00), 2 fridøgn, 12 arbejdsdage á 12 timer (hold 1 og hold 2 som nævnt), 2 fridøgn, herefter 28 dages arbejdsfri. Der må ikke udføres arbejde i de arbejdsfri perioder, herunder fridøgn. 2 timers spise- og hvilepauser er indeholdt i 12 timers betalt arbejdstid. Det hedder i bestemmelsen afslutningsvis, at den giver *"I alt 336 timer 28 dages cyklus"*, og at: *"Deckhands/skibsassistenter henvises til punkt 12"*.

Aftalen indeholder bestemmelser om *aflønning*. Det er i pkt. 1 angivet, at personlig løn aftales i henhold til BAT-overenskomsten og *"er beregningsgrundlaget for denne aftale"*. Det er i pkt. 6, 1. og 2. pkt., angivet, at: *"Der aftales et søtillæg på 35.00 kr. pr. time for alle præsterede arbejdstimer udført på prammene (12 timer pr. skift). Deckhands/skibsassistenter aftales søtillæg på 12.00 kr. pr. time."*

Der er i aftalen endvidere bl.a. en bestemmelse i pkt. 8 om *de lokale fagforeningsrepræsentanters "adgang til Platforme/Pramme"*.

4. Uoverensstemmelsen

Sagen angår det arbejde vedrørende Femern Bælt projektet, som udføres til søs på fartøjer af den indklagede virksomhed. Hovedspørgsmålet er, om BAT-overenskomsten omfatter betjening og pasning af disse fartøjers særlige maskineri, materiel og udstyr, som anvendes til udførelse af det arbejde, som den indklagede virksomhed skal præstere som led i udførelsen af projektet.

5. Sagens behandling ved faglig voldgift

5.1. Sagen har sin baggrund i en opstået uenighed mellem FBC og Dansk Metal, om arbejde ved anlæg af arbejdshavnen på projektet i Rødby Havn på fartøjerne "Simson" og "Odin" er

omfattet af BAT-overenskomsten. De to fartøjer er såkaldte ”dredgers”, som ifølge websitet ”MarineInsight” er fartøjer “fitted with a device(s) to scrap or suck the sediment deposition over a sea bed ..., a ship equipped with an excavation tool that is capable of weeding off depositions such as sand, gravel, sediments, etc. from the seabed”. Dansk Metal havde over for FBC anmodet om pladsbesøg på de to fartøjer. FBC havde imidlertid afvist dette med den begrundelse, at arbejde på og fra de to fartøjer ikke var omfattet af BAT-overenskomsten.

5.2. Denne uoverensstemmelse blev af Dansk Metal indberettet til FH, som i brev af 28. juni 2021 anmodede Fehmarn Belt Contractors I/S om afholdelse af fællesmøde. Det hedder i brevet bl.a., at ”Dansk Metal stiller krav om, at FBC skal anerkende, at arbejde på Odin og Simson er omfattet af overenskomsten”.

Det fremgår af referat af fællesmødet den 18. august 2021, at enighed ikke kunne opnås, og at ”Forbundet forbeholdt sig sin ret for sagens videreførelse i Arbejdsretten”.

5.3. FH for Dansk Metal indgav den 20. september 2021 klageskrift til Arbejdsretten med følgende anerkendelsespåstand og bodspåstand:

”Indklagede, Fehmarn Belt Contractors I/S, skal anerkende, at arbejde som er udført eller udføres fra fartøjerne ”Simson” og ”Odin” ved anlæg af havne mv. ved Femern Bælt Byggeprojekt og tilsvarende arbejde omfattes af overenskomst mellem BAT-forbundene og Fehmarn Belt Contractors I/S.

Indklagede, Fehmarn Belt Contractors I/S, skal betale en efter Arbejdsrettens skøn fastsat bod.”

Klageskriftet til Arbejdsretten angår i første række forståelsen af overenskomsten. Klager anfører i klageskriftet, at den omfatter alt arbejde udført af FBC i forbindelse med anlæg af havne og udgravning af tunnelforbindelse ved Femern Bælt Byggeprojekt. Overenskomstens § 1, stk. 5, undtager kun arbejde, der udføres af medarbejdere, som alene har specifikke søfartsopgaver som kaptajn, skibsassistent og kok. Påstanden om bod støttes på et anbringende om brud på Overenskomstens § 4, stk. 6, om fagforeningens adgang til at besøge byggepladsen.

I svarskrift af 27. september 2021 nedlagde Fehmarn Belt Contractors I/S over for anerkendelsespåstanden påstand om henvisning til faglig voldgift og over for bodspåstanden

påstand om frifindelse. Ifølge svarskriftet drejer sagen sig ”i første omgang om fortolkning og forståelse af dækningsområdet i parternes overenskomst”. Ifølge indklagede er der i det hele tale om arbejde, som efter § 1, stk. 5, falder uden for overenskomstens anvendelsesområde, da arbejdet er ”arbejde på søgående skibe, der sejler under fremmed flag”.

I replik af 29. oktober 2021 protesterede FH mod udsættelse på faglig voldgift. Sagen beroede ifølge FH på en bevismæssig vurdering af, om arbejdet på de to fartøjer havde karakter af arbejde i forbindelse med anlæg af havne og udgravning af tunnelforbindelse, som ikke nødvendiggjorde en fortolkning af Overenskomsten. Henset til arbejdstidsaftalens angivelse af dækningsområde kunne der ikke være reel tvivl om overenskomstens dækningsområde.

I duplik af 10. november 2021 anførte FBC, at der ”er tale om en helt almindelig sag om forståelse af parternes overenskomst, som skal finde sin afgørelse ved faglig voldgift”, og støttede bl.a. dette på, at ”klageren – hvilket henset til parternes uenighed er korrekt – [har] valgt at indbringe sagen som et anerkendelsessøgsmål”.

Arbejdsretten traf den 1. december 2021 afgørelse om at tage FBC’s anmodning om henvisning af sagen til behandling ved faglig voldgift til følge og således udsætte sagen ved Arbejdsretten, sag nr. 2022-1006, på afgørelse ved faglig voldgift. Det hedder i afgørelsen:

”Retsformandens bemærkninger

Parterne er uenige om, hvorvidt arbejde, der udføres på fartøjerne ”Odin” og ”Simson” er omfattet af dækningsområdet for parternes overenskomst, Femern Bælt byggeprojektet 2020 mellem FBC og BAT-forbundene og 3F Transportgruppen (BAT-overenskomsten). Uenigheden angår forståelsen af undtagelsesbestemmelsen i BAT-overenskomstens § 1, stk. 5, hvorefter overenskomsten ikke finder anvendelse for søfarendes (jf. Maritime Labour Convention Artikel II litra (f)) arbejde på søgående skibe, der sejler under fremmed flag.

Forståelsen af § 1, stk. 5, må antages at have betydning for sagens afgørelse, og spørgsmålet om rækkevidden af bestemmelsen, og herunder begreberne ”søfarendes arbejde” og ”søgående skibe”, kan ikke anses for utvivlsomt. Dette spørgsmål hører under faglig voldgift.

Spørgsmålet om rækkevidden af undtagelsesbestemmelsen i § 1, stk. 5, kan heller ikke anses for afklaret ved parternes aftale om en forsøgsordning på en lokal

arbejdstidsaftale for arbejde på ”Søen”, idet denne aftale kun angår arbejde på prammene ”Fetsy”, ”Bolle VIII” og ”Aarsleff 109”.

Indklagedes anmodning om henvisning af sagen til behandling ved faglig voldgift tages herefter til følge.”

5.4. Den 21. juni 2022 rettede FBC og BAT-kartellet i fællesskab henvendelse til formanden for Arbejdsretten om udpegning af opmand i sagen. I henvendelsen var sagen beskrevet som en sag om ”uenighed om overenskomstdækningen på Odin og Simson”. Det fremgår af henvendelsen, at FBC ”er ... ved at overveje at anmode om et forberedende møde med opmanden for at drøfte det hensigtsmæssige i at udpege udvidet formandskab, ... da denne sag ... giver anledning til principielle overvejelser om ikke bare forståelsen af overenskomsten mellem parterne, men også den juridiske betydning af at arbejdet bliver udført under international ret om søfarendes forhold, herunder den maritime konvention for søfarendes ansættelse ... Maritime Labour Convention”.

På parternes fælles begæring blev undertegnede som nævnt ved Arbejdsrettens brev af 4. juli 2022 udpeget som opmand i sagen.

5.5. Til den herved etablerede faglige voldgiftsret er der af Dansk Metal indgivet klageskrift af 20. juni 2022 med gentagelse af anerkendelsespåstanden nedlagt for Arbejdsretten:

Indklagede, Fehmarn Belt Contractors I/S, skal anerkende, at arbejde som er udført eller udføres fra fartøjerne ”Simson” og ”Odin” ved anlæg af havne mv. ved Femern Bælt Byggeprojekt og tilsvarende arbejde omfattes af overenskomst mellem BAT-forbundene og Fehmarn Belt Contractors I/S.

Det fremgår af klageskriftet, at påstanden bl.a. støttes på et anbringende om, at Overenskomstens dækningsområdebestemmelse skal forstås i overensstemmelse med lokalaftalens pkt. 12.

FBC afgav svarskrift den 7. september 2022 med påstand om frifindelse. I svarskriftet anfører FBC, at påstanden i klageskriftet er alt for bred, uklar og upræcis, og at FBC allerede af den grund skal frifindes. Samtidig er der en opfordring til Dansk Metal til at præcisere påstanden, ”så den bliver egnet til at tage til pådømmelse i lyset af overenskomstens indhold”. Materielt

er et hovedsynspunkt i svarskriftet, at det er ”aftalt direkte i overenskomsten, at skibe underlagt Maritime Labour Convention (”MLC”) ikke er omfattet af overenskomsten”.

Processuelt indeholdt svarskriftet en anmodning om afholdelse af et forberedende møde til drøftelse bl.a. af udvidet formandskab til afklaring af overenskomstens § 1, stk. 5.

5.6. Den 27. september 2022 blev der afholdt et forberedende møde. På dette møde konstateredes en uenighed om fortolkningen af Maritime Labour Convention (MLC) – om konventionen omfatter alt arbejde om bord på de angivne fartøjer, eller der skal skelnes mellem arbejde relateret til fartøjet og arbejde relateret til anlæg af tunnelforbindelsen – og der blev aftalt en proces til forudgående afklaring heraf.

5.7. I e-mail af 21. november 2022 erklærede klager sig ”enig i, at MLC finder anvendelse på de skibe, som arbejder på Femern-projektet, og de medarbejdere, der er forhyret på skibene anses som søfarende efter MLC, under forudsætning af, at deres flagstat har implementeret MLC, hvilket formentlig er udgangspunktet”.

Efter klagers opfattelse forelå der herefter ikke en uenighed om fortolkning af MLC og derfor ikke noget behov for den aftalte proces til afklaring heraf. Klager anmodede om, at sagens forberedelse blev afsluttet med afgivelse af replik og duplik. Indklagede opfordrede til genoptagelse af de fagretlige forhandlinger om sagen.

Undertegnede opmand traf den 15. december 2022 afgørelse om fortsat forberedelse som begæret af klager. Efter klagers erklæring i e-mailen af 21. november 2022 sås der ikke mellem parterne at foreligge en uenighed om forståelsen af Maritime Labour Convention af betydning for forståelsen af parternes overenskomst. Grundlaget for den aftalte proces med udskillelse til forhåndsafgørelse af spørgsmål om forståelse af Maritime Labour Convention var dermed faldet bort. Sagen skulle herefter berammes til hovedforhandling efter afsluttende forberedelse med afgivelse af replik og duplik.

5.8. Klager afgav herefter den 13. januar 2023 replik med følgende ændrede påstand:

”Indklagede tilpligtes at anerkende, at alle medarbejdere, i forbindelse med udlægning af sten og entreprenørlignende arbejde, herunder

vedligeholdelse/reparation af entreprenørmaskiner og entreprenørarbejde som normalt udføres på land, er omfattet af overenskomsten.”

Det anføres i replikken, at påstanden er ændret på baggrund af indklagedes opfordring i svarskriftet, og at påstanden nu anvender den tekst, som er anvendt i lokalaftalens beskrivelse af dækningsområdet, og som overenskomsten efter klagers opfattelse skal forstås i overensstemmelse med. Det fremgår i øvrigt af replikken, at det efter klagers opfattelse er uden betydning for sagen, at ”klager har erkendt, at arbejdet, der gøres gældende, er omfattet af overenskomsten, også er omfattet af MLC”, idet: ”Der eksisterer ikke i MLC eller i andre konventioner eller i lovgivningen i øvrigt et forbud mod, at det arbejde, der påstås dækket af overenskomsten, kan overenskomstdækkes.”

I duplik af 8. februar 2023 nedlagde FBC principalt følgende påstand:

”Sagen hjemvises til fornyet fagretlig behandling efter overenskomstens bestemmelser, idet klager skal anerkende, at den i replik af 13. januar 2023 nedlagte påstand skal behandles fagretligt efter overenskomstens bestemmelser forud for evt. behandling ved faglig voldgift.”

Til støtte for denne påstand anførte FBC, at grundlaget for henvisningen til faglig voldgift var bortfaldet. FBC byggede dette på en forståelse af det, som Dansk Metal havde anført i den foran gengivne e-mail af 21. november 2022, som udtryk for, at parterne var ”enige om forståelsen af overenskomstens § 1, stk. 5”. Med den nye påstand havde sagen efter FBC’s opfattelse fået en helt anden genstand, Dansk Metal ønskede nu ”den faglige voldgifts stillingtagen til noget helt andet end det, som sagen oprindeligt er indbragt for Arbejdsretten som”. Den nu nedlagte påstand ”angår en forståelse af overenskomsten, som ikke forud for påstandens nedlæggelse for faglig voldgift har været genstand for fagretlig behandling mellem parterne”. Det fulgte derfor af overenskomstens § 62, at der skulle ske henvisning til fornyet lokal behandling.

I processkrift af 16. februar 2023 påstod Dansk Metal sagen fremmet for den faglige voldgiftsret. Den ændrede påstand ”indeholder samme stillingtagen til det, som indklagede har gjort gældende i Arbejdsretten, nemlig overenskomstens dækningsområde”. ”Indklagedes duplik ses derfor ikke som andet end en forhaling af sagen.”

I e-mail af 22. februar 2023 fastholdt FCB bl.a., at sagen med den ændrede påstand fuldstændig havde ændret karakter, og anførte i øvrigt, at påstanden var alt for bredt og uspecifikt formuleret og ”ikke medvirker til konkret at afgrænse det arbejde, som parterne evt. er uenige om, hvorvidt det er omfattet af overenskomsten eller ej”.

I e-mail af 23. februar 2023 anførte Dansk Metal bl.a., at sagen ”har stadig samme formål og omfang som tidligere”. Det forhold, at MLC er gældende, medfører ikke, da det er undtagelsesbestemmelse, at fartøjerne, herunder fartøjer, hvor der bliver udført entreprenørlignende arbejde, ikke er omfattet af overenskomstens § 1, stk. 1.

I e-mail af 24. februar 2023 anførte indklagede herefter:

”Det klageren anfører om sagens genstand i forhold til påstandene er ikke korrekt. Sagen er anlagt som en sag om brud på overenskomsten – selv om der for Arbejdsretten blev indtalt en anerkendelsespåstand – fordi forbundet blev nægtet adgang til de to konkrete fartøjer Odin og Simson.

Nu er der en helt generel og omfattende påstand, som, hvis klageren får medhold, kan have en betydelig indvirkning på spørgsmål om overenskomstens efterlevelse, herunder i forhold til evt. krav om efterbetaling m.m., i det omfang forbundene herefter måtte finde grundlag for at rejse sådanne sager.

Det er præcis disse forhold, som den forudgående fagretlige behandling skal give parterne lejlighed til at drøfte, så overenskomstparterne kan få drøftet og evt. løst så mange af de problemstillinger, der kan opstå på ryggen af en konkret problemstilling som muligt.

Af den reviderede påstand fremgår det tydeligt, at spørgsmålet i sagen ikke længere er, om forbundet skulle have adgang til de to fartøjer, men er en helt generel påstand om noget arbejde, som efter forbundets påstand skal være omfattet af overenskomsten, og som ikke er nærmere afgrænset.

Indklagede fastholder, at det efter det samlede formål med de fagretlige regler er således, at sagen herefter bør hjemvises til fornyet fagretlig behandling inden en voldgiftsret bliver anmodet om at tage stilling til spørgsmålet.

I øvrigt har indklagede vanskeligt ved at se, hvorfor det skulle kunne forhale sagen, da klageren blot kan indkalde til lokale forhandlinger og herefter begære sagen videreført til faglig voldgift, hvor personkredsen kan være den samme.”

Den 8. marts 2023 traf undertegnede opmand afgørelse om ikke at tage indklagedes begæring om hjemvisning til fornyet lokalforhandling til følge og om, at sagen skulle færdigforberedes og berammes til hovedforhandling. Det hedder i begrundelsen bl.a.:

”Af sagsforløbet fremgår, at parterne under hele forløbet har været uenige om, hvorledes bestemmelserne om anvendelsesområdet for Bat-overenskomsten Femern Bælt byggeprojektet 2020 skal forstås. Det fremgår endvidere, at uenigheden navnlig angår arbejde på de særlige fartøjer, som benyttes i projektet ved anlæg af havne mv. til udlægning af sten mv. Sagen har fra videreførelse fra det lokale niveau ikke kun handlet om adgang til to navngivne fartøjer, Simson og Odin, men om overenskomstens dækning af arbejde som det på disse fartøjer udførte. Klagers hovedsynspunkt, som undervejs har fået forskellige sproglige udformninger i påstande og anbringender, ligesom klager undervejs har fremført forskelligt andet til understøttelse af hovedsynspunktet, har under hele forløbet været, at arbejde, som udføres af de medarbejdere, som på disse særlige fartøjer er beskæftiget med anlægsarbejdet ved betjening og pasning af det hertil indrettede materiel, er omfattet af overenskomsten, mens indklagedes hovedsynspunkt er, at det er aftalt i overenskomstens § 1, stk. 5, at arbejde på fartøjer omfattet af Maritime Labour Convention ikke er omfattet af overenskomsten.

Det er på denne baggrund opmandens opfattelse, at klagers ændring af anerkendelsespåstandens formulering ikke indebærer en ændring af fortolkningstvisten, som kan begrunde, at indklagede kan få medhold i påstanden om hjemvisning til fornyet lokalforhandling.

Hertil kommer, at det er en følge af karakteren af en generel fortolkningstvist om en overenskomsts anvendelsesområde, at afgørelse af en sådan uenighed har betydning generelt og ikke blot for afgørelsen af en underliggende konkret overenskomststrid, som har udløst den generelle fortolkningsuenighed.

Det bemærkes endvidere, at indklagede ved sagens indbringelse for Arbejdsretten med en anerkendelsespåstand vedrørende overenskomstens anvendelsesområde af generel betydning for fastlæggelsen heraf og ikke blot for afgørelsen af, om der ved nægtelse af adgang til to fartøjer var sket overenskomstbrud, ikke påstod hjemvisning til fornyet lokalforhandling, men henvisning til faglig voldgift.

Efter det anførte er der ikke grundlag for at tage indklagedes påstand om fornyet lokalforhandling til følge.

Det bemærkes, at der ikke hermed er taget stilling til sagen i øvrigt, heller ikke anerkendelsespåstandens formulering og det herom anførte.”

5.9. Sagen er herefter blevet færdigforberedt med indklagedes indgivelse af afsluttende processkrift af 30. marts 2023 indeholdende en selvstændig påstand og klagers indgivelse af processkrift herom den 24. april 2023.

5.10. Sagen er hovedforhandlet den 27. april 2023. Under forhandlingen er der afgivet forklaring af:

- A, forhandlingssekretær, 3F Byggegruppen,
- B, næstformand, forhandlingssekretær, 3F Transportgruppen,
- C, faglig sekretær, Femern-projektet, Dansk Metal,
- D, faglig konsulent, Femern-projektet, BAT-kartellet,
- E, formand, Metal Maritime afdeling,
- F, HR Director, Boskalis, FCB,
- G, Project HR Manager, Van Oord, FCB,
- H, Project Director, Boskalis, FCB,
- J, Project Director, Boskalis, FCB,
- K, Finance & HR Manager, Van Oord, FCB.

5.11. Da der efter procedure og votering ikke blandt de partsudpegede medlemmer af den faglige voldgiftsret var enighed om eller flertal for en afgørelse, træffes denne af opmanden. Parterne er enige om, at det kan ske ved kendelse med en begrundelse for afgørelsen uden fuldstændig sagsfremstilling og gengivelse af de afgivne forklaringer og parternes procedurer, jf. arbejdsretslovens § 28, stk. 5.

6. Påstande

Klager, Dansk Metal, har nedlagt påstand om, at indklagede, Fehmarn Belt Contractors I/S (FBC), skal ”anerkende, at alle medarbejdere, i forbindelse med udlægning af sten og entreprenørlignende arbejde, herunder vedligeholdelse/reparation af entreprenørmaskiner og entreprenørarbejde som normalt udføres på land, er omfattet af overenskomsten”.

Indklagede, Fehmarn Belt Contractors I/S, har over for denne påstand påstået frifindelse.

Indklagede har endvidere nedlagt selvstændig påstand om, at klager skal ”anerkende, at arbejde udført ombord på MLC regulerede søgående fartøjer alene er omfattet af overenskomsten i det omfang, medarbejderne der udfører arbejdet, anvender, reparerer eller vedligeholder maskiner, som også bliver brugt i land”.

Klager har over for indklagedes selvstændige påstand påstået frifindelse.

7. Overenskomst- og arbejdstidsaftaleforhandlingsforløbet

7.1. Samtidig indgåelse af overenskomst og arbejdstidsaftale

Den lokale arbejdstidsaftale er indgået den 28. september 2020 kort tid efter midnat. Den er for FBC underskrevet af H, G og J og for fagforeningerne af L, 3F Lolland, og C, Dansk Metal.

BAT-overenskomsten er dateret den 1. juni 2020. Det ligger efter de afgivne forklaringer da også klart, at forhandlingerne om overenskomsten blev afsluttet i maj måned 2020, og at overenskomstens indhold den 1. juni 2020 var klar til at blive accepteret af begge parter.

For FBC var det imidlertid helt afgørende, at de kunne arbejde efter deres sædvanlige arbejdstidsmønster. FBC gjorde det derfor helt klart for fagforeningsrepræsentanterne, at de ikke ville skrive under på overenskomsten, uden at de var blevet enige om en arbejdstidsaftale (”not the one without the other”). Indgåelse af overenskomsten var således fra FBC’s side betinget af, at der blev indgået en arbejdstidsaftale. Omvendt gjorde fagforeningerne det klart, at arbejdstidsaftalen skulle indgås i henhold til overenskomsten – en sådan aftale skal forhandles af de lokale, som skal forvalte den, og derfor skal overenskomsten som ramme for de lokale forhandlinger være på plads først. For fagforeningerne var en arbejdstidsaftale således betinget af, at overenskomsten blev indgået.

Løsningen på dette dilemma blev samtidig indgåelse af overenskomst og arbejdstidsaftale. Arbejdstidsaftalen blev indgået i henhold til overenskomsten med hjemmel i dennes § 72 og betinget af, at overenskomsten blev underskrevet. Overenskomsten blev underskrevet om morgenen den 28. september 2020, efter at arbejdstidsaftalen var faldet på plads om natten.

Overenskomsten er for fagforbundene bl.a. underskrevet af A, Fagligt Fælles Forbund (Byggegruppen), B, 3F Transportgruppen, C, Dansk Metal, og M, 3F Lolland. For FBC er den bl.a. underskrevet af J.

7.2. Oplysninger og forklaringer om overenskomstforhandlingsforløbet

7.2.1. A, der var forhandlingsleder for BAT-siden, har forklaret, at det var ham, som skrev overenskomsten. Det gjorde han ved at sammenskrive overenskomster fra de forskellige BAT-områder. Det var nødvendigt at gå efter højeste fællesnævner, så de ikke kom til at begå brud på de eksisterende overenskomster ved at aftale ringere vilkår. FCB var indforstået med den præmis.

7.2.2. A og de øvrige BAT-repræsentanter har samstemmende forklaret, at FBC under forhandlingerne orienterede dem om, hvilket arbejde FBC skulle udføre på projektet. BAT-siden var usikre på, hvor den tyske fagbevægelse stod, så for dem var det afgørende, at alt arbejde, som FCB skulle udføre på projektet, herunder udgravningen af hele renden, blev omfattet af overenskomsten, og det var ikke noget, de blev sagt imod på. Tværtimod fik de forevist billeder af forskellige arbejdsfartøjer og forklaret, hvad de lavede, og det blev udtrykkeligt aftalt, at overenskomsten dækkede ”alt arbejde”, og at fagforeningerne havde fri adgang til pladsen, også når arbejdet foregik på vandet. De ville aldrig have accepteret en overenskomst, som undtog arbejde på projektet på vandet. Der var ikke på noget tidspunkt i forløbet nogen fra FCB, som nævnte, at arbejde på vandet ikke var omfattet. Der var heller ikke på noget tidspunkt nogen drøftelse af, om det materiel, der blev anvendt på fartøjerne, var løst eller fast, endsige at dette skulle have betydning, eller drøftelse af, at fartøjernes flag havde betydning.

7.2.3. FCB’s medarbejdere har samstemmende forklaret, at de under forhandlingerne om overenskomsten som en selvfølge er gået ud fra, at deres ”crew” på fartøjerne faldt uden for, hvad overenskomsten skulle omfatte. Alle om bord er søfarende (”seafarer”), ligegyldigt hvad de laver. Overenskomsten skulle efter deres opfattelse dække ”people in construction work” – der er en klar distinktion mellem arbejde på land og på vand. Overenskomsten skulle dække arbejde på land. F har forklaret det på den måde, at for dem er mandskab på fartøjerne en fast enhed, ikke et ”construction crew”, men et ”marine crew”, som er underkastet særlige aftaler og vilkår for maritimt arbejde og derfor ikke skulle omfattes af overenskomsten, som skulle gælde for entreprenørarbejde, og også forklaret, at han ikke husker, at det var noget, som blev drøftet eller sagt til fagforeningerne under forhandlingerne.

7.2.4. Det kan efter overenskomstforhandlingsdeltagernes samstemmende forklaringer lægges til grund, at FBC-repræsentanter under forhandlingsforløbet over for repræsentanterne for fagforeningerne har gennemgået – som det hedder i et internt referat af overenskomstforhandlingerne den 26. maj 2020 udarbejdet af FCB – ”de faktiske omstændigheder omkring arbejdets udførelse – både på land og på vand og bemandingsbehovet i perioden”. Det kan i den forbindelse også lægges til grund, at FCB har vist fagforeningsrepræsentanter en PowerPoint-præsentation med billeder af en lang række forskellige typer af fartøjer, som skulle anvendes til det arbejde, som FCB skulle udføre, herunder ”flattop barge with spuds”, ”mooring pontoon”, ”grab dredger”, ”dredge barge” og ”backhoe dredger”, og efterfølgende sendt præsentationen til repræsentanterne for fagforeningerne. Af FBC’s interne referat fra mødet den 26. maj 2020 fremgår i øvrigt bl.a., at fagforeningsrepræsentanterne havde fokus på ”blue-collar arbejdere”, at ”for os er betegnelsen for medarbejderne ligegyldig – det handler om, hvem der bruger hænderne”, mens FBC udtalte, at de opfattede medarbejdergrupper som ”crew” og ikke havde ”traditionelle” arbejdere, ”da vi opererer maritimt – det arbejde, der foregår på land, er kun supplerende arbejde til det egentlige arbejde, der foregår på vand”. I referatet hedder det under punktet ”G forklarer kort om de faktiske omstændigheder omkring arbejdets udførelse – både på land og på vand og bemandingsbehovet i perioden” bl.a.:

”BAT: Det arbejde, der foregår bl.a. på prammen med gravemaskiner m.v. er at betragte som blue-collar arbejde og inden for BAT’s dækningsområde.

N [Forhandlingsleder for FCB]: Ikke uenighed herom.”

7.2.5. I overensstemmelse med A’s forklaring om tilkomsten af overenskomstens § 1, stk. 5, om ”søfarendes arbejde”, som ikke er imødegået, lægges det til grund, at han ret sent i forhandlingsforløbet om overenskomsten af FBC fik at vide, at projektet ville blive tilført granit, som 8 skibe skulle sejle til Danmark fra Norge. Han var usikker på, hvad det kunne give anledning til af overvejelser i forhold til overenskomsten. Han inddrog derfor 3F Transport ved B. Denne fremkom med forslag til indsættelse af nyt stykke i § 1, som indgik med følgende tekst i parternes 8. udkast til overenskomsten:

5. Overenskomsten finder ikke anvendelse for søfarendes (jf. Maritime Labour Convention Artikel II litra (f)) arbejde på søgående skibe, der sejler under fremmed flag.

Disse søfarende overenskomstdækkes ved ITF anerkendt overenskomst. For søfarendes arbejde på dansk kontinentalsokkel skal dansk overenskomstniveau iagttages.

Af FBC's interne referat fra overenskomstforhandlinger den 26. maj 2020 fremgår, at dette forslag til § 1, stk. 5, blev drøftet, og at FBC ikke havde problemer med MLC, men ikke ville have en aftale med ITF. Det hedder i referatet bl.a.:

”FBC: Vi accepterer ikke en ITF-reference – det vil åbne op for problemer i hele organisationen. Vi kan skrive MLC referencen og aftalen om transparens. Kan vi ikke opnå enighed, må vi slette afsnittet.”

B har forklaret, at tanken med bestemmelsen var, at den skulle tage højde for de søfolk, der sejlede granit fra Norge. Ved søfarende forstås i Danmark og ITF-overenskomster fire grupper: skibsofficerer, maskinister, messefolk og dæksfolk/matroser; man skal arbejde med skibets navigation og drift. Da han kom ind i forhandlingerne, var der allerede enighed om, at entreprenørarbejde på vand var dækket af overenskomsten, som den lå – det var baggrunden for drøftelsen af de fire grupper af søfolk.

E har forklaret, at Maritime Labour Convention i artikel 2, stk. 3, overlader det til det enkelte land at bestemme, hvorledes søfolk skal defineres, og at Danmark har valgt den klassiske afgrænsning, hvorefter det afgørende er, at den pågældende gør skibstjeneste om bord på et skib til søs. E har yderligere forklaret, at de særlige begrænsninger vedrørende kollektive overenskomster i § 10, stk. 2 og 3, i lov om Dansk Internationalt Skibsregister efter lovens § 3, stk. 3, ikke finder anvendelse for skibe, der udfører aktiviteter på dansk søterritorium eller dansk kontinentalsokkelområde.

Kontraktforhandlingsdeltagerne fra FBC har forklaret, at ”søfarende” først kom ind i forhandlingerne til allersidst, da 3F Transport kom til. FBC så første del af forslaget til § 1, stk. 5, som en bekræftelse af, at deres mandskaber på fartøjerne ikke var omfattet af overenskomsten. Alle, der arbejder på et skib, er omfattet af MLC. Når søfarendes arbejde undtages, så er betjening af ”marine equipment” undtaget. FBC's position var, at § 1, stk. 5, kunne slettes fuldstændig, så var overenskomsten, som den hele tiden havde været.

7.3. Oplysninger og forklaringer om arbejdstidsaftaleforhandlingsforløbet

Om arbejdstidsaftalen har parterne samstemmende forklaret, at det, der blev aftalt, var en generel ordning for det arbejde, som skulle foregå på og fra fartøjer på vand, og ikke blot en aftale vedrørende de tre fartøjer, som er nævnt i aftalen, og at aftalen har fungeret som en generel ordning for de omkring 60 fartøjer, som har været indsat i projektet.

C var pennefører på arbejdstidsaftalen. Han har forklaret, at pkt. 12, 1. pkt., kom ind i aftalen under de afsluttende forhandlinger søndag den 27. september 2020. FBC var nervøse for, at overenskomsten skulle komme til at gælde for søfolk/crew. Det var også på foranledning af FBC, at bestemmelsen om søtillæg i pkt. 6 kom til at omfatte deckhands/skibsassistenter. Det var ham, der lavede oplægget til pkt. 12, 1. pkt. Han brugte udtrykket ”entreprenørlignende arbejde” for at rumme alt vedrørende tunnelprojektet og få alt med fra overenskomstens § 1, stk. 1. Der er i formuleringen en klar opdeling mellem dem, der skal udgrave tunnelen, og dem, der skal sejle. FBC’s bekymring gik på 2. pkt., kaptajn, kok, skibsassistenter. Der var ingen snak om MLC, fikseret/ikke-fikseret maskineri, det dukkede først op i 2021. Forinden var de på 14 dages-møder med FBC blevet orienteret om, hvor langt FBC var med arbejdet, ikke bare på land, men også med tunneludgravningen, ligesom de havde været ude på nogle af fartøjerne. FBC var helt enig i, at rendeudgravning, og hvad der ellers skulle laves ude på vandet, var omfattet.

H har forklaret, at udtrykket ”entreprenørlignende arbejde” i arbejdstidsaftalens pkt. 12, 1. pkt., gør det klart, at arbejdstidsaftalen gælder for arbejde med materiel, som normalt bruges på land, som der udtrykkeligt står i bestemmelsen. Uden den bestemmelse ville også dette arbejde være undtaget i overenskomstens § 1, stk. 5. Det er en undtagelse til en undtagelse. J har forklaret på linje hermed. G har forklaret, at arbejdstidsaftalens pkt. 12, 1. pkt., ikke, som han husker det, klargør overenskomstens § 1, stk. 5.

8. Parternes hovedsynspunkter

8.1. Klager har navnlig anført, at afgørende i sagen er, at overenskomstens § 1, stk. 1, udtrykkeligt angiver, at den omfatter ”alt arbejde”, som FBC skal udføre på Femern Bælt projektet. På projektet er der to hovedentreprenører, FLC og FBC. FLC står for det landbaserede arbejde på projektet. FBC står for det vandbaserede arbejde, udgravning af den 18 km lange tunnel og anlæg af to havne samt anlæg af nyt land. Det er dette vandbaserede arbejde, som efter ordlyden er overenskomstdækket, og som det har været meningen at

overenskomstdække. FBC præsenterede under forhandlingerne BAT for de fartøjer, der ville blive brugt, og forklarede, hvordan arbejdet ville blive udført. Overenskomsten giver ingen mening, hvis arbejde på fartøjerne ikke er omfattet. Overenskomstens § 1, stk. 5, er ikke indsat, fordi den bestemmelse var af betydning for FBC – for FBC havde ingen problemer med, at forslaget til bestemmelsen blev slettet. Den blev indsat på forslag 3F Transport med baggrund i skibstransport af sten fra Norge til havneanlæg i Rødby og skal forstås som alene omfattende søfarende i traditionel forstand. Dem, der arbejder med entreprenørarbejde på fartøjerne, er ikke søfolk i bestemmelsens forstand. Overenskomsten har samme dækningsområde som arbejdstidsaftalen – udtrykket ”entreprenørlignende arbejde” er valgt for at være sikker på at ramme bredt nok. Der sondres klart mellem dette arbejde og det arbejde, der udføres af de traditionelle søfolk. Det var aldrig en del af forhandlingerne, at alle og alt arbejde på fartøjerne ikke skulle være omfattet af overenskomsten. Der var heller ikke drøftelse af, at kun arbejde fra og vedrørende løst anbragt materiel på fartøjerne skulle være omfattet – det er først noget FBC er kommet op med efterfølgende, og det er ikke noget, som BAT har anerkendt.

Klagers påstand er affattet i overensstemmelse med formuleringen i arbejdstidsaftalen. Det bestrides, at den er for generel eller ubestemt. Den er udtryk for, at overenskomsten skal forstås i overensstemmelse med parternes arbejdstidsaftale.

8.2. Indklagede har navnlig anført, at fagforbundene aldrig har haft og heller ikke har kunnet have en berettiget forventning om at overenskomstdække arbejde på vand. BAT-forbundenes faglige område er entreprenørarbejde på land. De organiserer ikke søfarende. Søfarende omfatter dem, der arbejder på dækket af et skib, også når dæksarbejdet består i maskinbetjening. BAT-forbundene ville i øvrigt ikke kunne konflikte sig til en overenskomst for arbejde på fartøjerne, jf. lov om Danmarks Internationale Skibsregister § 10, stk. 2 og 3, og Arbejdsrettens dom af 27. oktober 2011 i sag AR2011.0351. Der kan ikke opereres globalt med skibe på den måde, at de i Danmark skal være underkastet særlige vilkår. Det er den selvfølgelig baggrund for overenskomstforhandlingerne og FBC’s selvfølgelig forudsætning for overenskomstforhandlingerne, hvad BAT-forbundene helt klart måtte være bekendt med. Overenskomstens § 1, stk. 1, omfatter derfor ikke arbejde på søen. Det betyder ikke, at overenskomsten er tømt for indhold. BAT-forbundenes fokus var det, de kender til, nemlig landarbejdet. FBC har adskillige danske underentreprenører til arbejde på land – med kædeansvar for FBC for bl.a. aflønning, som ikke må være under branchens gennemsnitsløn, hvilket netop er en del af det kompromis, som overenskomsten er udtryk for. Det var

fagforbundene, som kom med § 1, stk. 5, som FBC var helt med på at slette, fordi det allerede fulgte af § 1, stk. 1. Arbejdstidsaftalen er en forsøgsordning, som fraviger overenskomsten. Det bestrides ikke, at den gælder for alle fartøjer, som arbejder på projektet. Arbejdstidsaftalen pkt. 12 fraviger overenskomsten – er en undtagelse til undtagelsen i overenskomstens § 1, stk. 5. Arbejdstidsaftalen omfatter ”entreprenørarbejde som normalt udføres på land”, dvs. det arbejde, der udføres med anvendelse af løst anbragte gravemaskiner og andet løst anbragt materiel på pramme eller andre fartøjer. Arbejdstidsaftalen var gennembrudt, som skulle til for at få overenskomsten på plads. Indklagedes påstand er udtryk for den praksis, som har været fulgt mellem parterne. Klagers påstand er alt for bred og upræcist formuleret og ikke egnet til at indgå i overenskomsten som en del af denne. ”Alle medarbejdere”, hvad er det? Udsagnet ”i forbindelse med” omfatter også kaptajnen. Klagers påstand er i øvrigt i realiteten blot en gentagelse af pkt. 12 i arbejdstidsaftalen, som imidlertid ikke indeholder de nuancer, som parternes praksis er udtryk for, og som er afspejlet i indklagedes selvstændige påstand.

9. Opmandens begrundelse og resultat

Sagen angår, hvad parterne har aftalt som anvendelsesområde for BAT-overenskomsten, som er en virksomhedsoverenskomst vedrørende Femern Bælt byggeprojektet indgået med den virksomhed, som er hovedentreprenør på det arbejde, som i det væsentlige skal udføres til søs. Efter ordlyden af overenskomstens § 1, stk. 1, gælder den for ”alt arbejde udført af Fehmarn Belt Contractors I/S ... ifm. havne og udgravning af tunnelforbindelsen”. Efter ordlyden omfatter overenskomsten således alt arbejde, som FBC skal udføre på projektet, herunder anlæg af havne og udgravning af den 18 km lange tunnelrende mellem Danmark og Tyskland. Der er intet i ordlyden, som kan danne holdepunkt for en forståelse, hvorefter arbejde på fartøjer til udførelse af projektet ikke er omfattet af overenskomsten. Der er heller ikke noget i ordlyden, som kan danne holdepunkt for, at det skulle gøre en forskel, om arbejdet foregår på eller fra en pram eller et søgående skib, eller om arbejdet med f.eks. udgravning, stenlægning eller jordpåfyldning udføres ved anvendelse af maskineri eller materiel, som er løst anbragt på et fartøj eller udgør en fast del af fartøjet.

En forståelse af overenskomstens § 1, stk. 1, i overensstemmelse med ordlyden understøttes af, at det i overenskomsten § 1, stk. 3, er angivet, at overenskomsten omfatter samme arbejdsmæssige gyldighedsområde, som arbejdsmæssigt kan udføres de deltagende BAT-fagforbunds fagområder. Udgravning af tunnelrende, anlæg af havn og jordopfyldning er

entreprenørarbejde, selv om det sker på havbund og ikke på landjord, og anbringelse og indretning af entreprenørredskaberne tilpasses dette forhold.

En forståelse af § 1, stk. 1, i overensstemmelse med ordlyden understøttes også af, at det i overenskomstens § 1, stk. 2, er angivet, at overenskomsten er gældende for alle beskæftigede medarbejdere inden for overenskomstens faglige gyldighedsområde. Det er hermed tydeliggjort, at det afgørende er arten af det arbejde, der udføres, ikke hvem der udfører det, og hvad de måtte have af stillingsbetegnelse eller være ansat som.

En forståelse af § 1, stk. 1, i overensstemmelse med ordlyden understøttes endvidere af, at FBC under forhandlingerne viste fagforeningernes repræsentanter billeder af forskellige fartøjstyper, der ville blive anvendt, og gennemgik, hvilke arbejdsopgaver på projektet de forskellige fartøjer kunne udføre, og hvordan bemanningen på projektet ville være. En sådan præsentation tjener ikke rigtig noget formål under en overenskomstforhandling, hvis meningen ikke er, at det præsenterede arbejde skal være omfattet af overenskomsten.

Det kan ikke føre til en anden forståelse, at det for FBC angiveligt var en selvfølgelig forudsætning, at fartøjerne og arbejde på vand faldt uden for, hvad der blev forhandlet overenskomst om. Arbejdet har karakter af entreprenøranlægsarbejde, og fagforeningerne har med føje kunnet opfatte det som sådant. Der har hverken efter arbejdets art eller efter international og national regulering af sømandsarbejde været anledning for BAT-forbundene til at anse det for forudsat af FBC, at fartøjer og arbejde på vand på projektet faldt uden for overenskomsten. Det gælder så meget mere som der er tale om en virksomhedsoverenskomst, hvis formål må anses for at have været at dække netop det entreprenøranlægsarbejde, som FBC havde påtaget sig at udføre på projektet og skulle i gang med. FBC's synspunkt, at § 1, stk. 1, ikke omfatter fartøjerne og arbejde på vand, indebærer en så væsentlig indskrænkning i forhold til ordlyden af bestemmelsen og hele formålet med bestemmelsen og overenskomsten, at det ikke ud fra et forudsætningssynspunkt kan indfortolkes i bestemmelsen. En forståelse som hævded af FBC, hvorefter det implicit skulle ligge i overenskomstens § 1, stk. 1, at den ikke omfatter fartøjerne og arbejde på vand, ville indebære en så væsentlig indsnævring af det arbejde, som overenskomsten efter ordlyden omfatter, at det som hævded af klager nærmer sig det meningsløse. Efter bevisførelsen må det da også lægges til grund, at FBC ikke gjorde noget for at oplyse fagforeningerne om, at FBC tilsigtede et sådant resultat. Tværtimod var det af

afgørende betydning for FBC med fagforeningerne at få en arbejdstidsaftale, som ville gælde for skibene og arbejde på vandet.

Det anvendelsesområde, som er fastlagt i overenskomstens § 1, stk. 1, kan ikke anses for ændret med indsættelsen af § 1, stk. 5. Indsættelsen skete på foranledning af BAT-forbundene og 3F Transportgruppen, som organiserer sømænd, efter BAT-forbundenes inddragelse af 3F Transportgruppen i overenskomstforhandlingerne. Efter ordlyden af § 1, stk. 5, angår bestemmelsen ”søfarendes arbejde på søgående skibe”, hvilket efter ordlyden naturligt må forstås som sømandsarbejde relateret til fartøjets funktion som skib og hermed forbundet servicearbejde. Efter ordlyden er § 1, stk. 5, således ikke en bestemmelse vedrørende det arbejde, som er omfattet af § 1, stk. 1, men en bestemmelse, som indeholder en afgrænsning i forhold til dette arbejde, og som samtidig – hvilket efter bevisførelsen må anses for dens egentlige formål – indeholder krav til niveau og dokumentation vedrørende løn- og arbejdsvilkår for dette arbejde. Den indeholder ikke en undtagelse til § 1, stk. 1, men supplerer denne bestemmelse. Det er på den baggrund ikke overraskende, at FBC gerne kunne undvære § 1, stk. 5. Efter bevisførelsen er der derimod ikke fornødent belæg for den opfattelse, at meningen med § 1, stk. 5, skulle have været at undtage fartøjer og arbejde på vand. § 1, stk. 5, må forstås i overensstemmelse med ordlyden som en bestemmelse vedrørende søfarendes arbejde på søgående skibe, dvs. sømandsarbejde relateret til fartøjets funktion som skib og hermed forbundet servicearbejde.

Arbejdstidsaftalen understøtter en forståelse af overenskomstens bestemmelse af gyldighedsområde i overenskomstens § 1 i overensstemmelse med bestemmelsens ordlyd. Arbejdstidsaftalen er en lokalt aftalt ordning indgået i henhold til overenskomstens § 72. Det er en aftale om fravigelse af overenskomstens bestemmelser om arbejdstid. Der er ikke i ordlyden eller bevisførelsen noget holdepunkt for, at meningen skulle have været et andet anvendelsesområde end overenskomstens. Efter bevisførelsen må det lægges til grund, at aftalen er skrevet ud fra de tre fartøjer, som da var indsat på projektet, men parterne er enige om, at aftalen og de aftalte arbejdstidsregler mv. skulle finde anvendelse på alle fartøjer, som ville blive anvendt i projektet, hvad da også har været tilfældet. Det kan derfor ikke tillægges afgørende betydning, hvorledes arbejdet omfattet af lokalaftalen er beskrevet på baggrund af de tre navngivne fartøjer. Aftalen var ment til at skulle rumme og har i parternes efterfølgende praksis omfattet alle fartøjer. Der ligger derfor ikke nogen begrænsning i, at der med baggrund i de tre nævnte fartøjer udtrykkeligt er nævnt ”udlægning af sten” eller ”entreprenørarbejde

som normalt udføres på land". Det overordnede udtryk "entreprenørlignende arbejde" sammenholdt med differentieringen af søtillæg for sådant arbejde og søtillæg til "deckhands/skibsassistenter" viser, at ikke blot vedtagelsen af overenskomsten og arbejdstidsaftalen var betinget af hinanden, men at differentieringen mellem anlægsentreprenørarbejde og sømandsarbejde er indbyrdes overensstemmende.

Bevisførelsen giver ikke grundlag for at fastslå, at overenskomstparterne efterfølgende skulle have udvist en adfærd, som understøtter den forståelse, som FBC hævder.

Det følger af det anførte, at overenskomstens § 1, stk. 1, skal forstås i overensstemmelse med ordlyden som omfattende alt det entreprenørarbejde, som FBC udfører på anlægsprojektet, at denne bestemmelse i overenskomstens § 1, stk. 5, er suppleret med en bestemmelse vedrørende sømandsarbejde, og at arbejdstidsaftalen har samme anvendelsesområde som overenskomsten.

Det følger af det anførte, at der skal gives klager medhold i uoverensstemmelsen om forståelsen af BAT-overenskomsten. Arbejde på de fartøjer, som anvendes af FBC på Femern Bælt projektet, er omfattet af BAT-overenskomsten, når det består i betjening eller pasning af de særlige entreprenørmaskiner, som anvendes til udførelse af anlægsarbejdet på projektet, eller i øvrigt må anses for entreprenøranlægsarbejde. Der kan ikke gives indklagede medhold i, at arbejde udført om bord på MLC regulerede søgående fartøjer alene er omfattet af overenskomsten i det omfang, medarbejderne der udfører arbejdet, anvender, reparerer eller vedligeholder maskiner, som også bliver brugt i land.

Den påstand, som klager har nedlagt, er formuleret i overensstemmelse med det, som parterne har aftalt i arbejdstidsaftalen. Arbejdstidsaftalen skal forstås i overensstemmelse med fastlæggelsen af anvendelsesområdet i overenskomsten, således som det i denne kendelse er udlagt. Der ses på den baggrund ikke at foreligge uklarheder i påstandens formulering, som kan føre til frifindelse af indklagede. Afgørende er arten af det arbejde, der udføres. Ansatte er omfattet for så vidt angår det nævnte arbejde.

Der gives herefter klager medhold i den påstand, som klager har nedlagt.

Endvidere frifindes klager for indklagedes selvstændige påstand.

Thi bestemmes:

Fehmarn Belt Contractors I/S skal anerkende, at alle medarbejdere, i forbindelse med udlægning af sten og entreprenørlignende arbejde, herunder vedligeholdelse/reparation af entreprenørmaskiner og entreprenørarbejde som normalt udføres på land, er omfattet af Bat-overenskomsten Femern Bælt byggeprojektet 2020 mellem Fehmarn Belt Contractors I/S, CVR-nr. 37672076, og BAT-forbundene og 3F Transportgruppen.

Dansk Metal frifindes for Fehmarn Belt Contractors I/S' selvstændige påstand.

Hver part bærer egne omkostninger ved sagens behandling og halvdelen af udgiften til opmand.

Børge Dahl