



Udskrift af Arbejdsrettens dom af 29. november 2023

I sag nr. 2023-337:

Lederne Søfart
(advokat Michael Møller Nielsen)

mod

Danske Rederier Arbejdsgiver
(advokat Morten Ulrich)

Dommere: Poul Dahl Jensen (næstformand), Jørgen Steen Sørensen (næstformand, retsformand) og Oliver Talevski (formand).

Indledning

Sagen angår overordnet, om Danske Rederier Arbejdsgiver har været forpligtet til at føre forhandlinger med Lederne Søfart forud for opsigelse af parternes overenskomst på det såkaldte DRO II-område.

Parternes påstande

Klager, Lederne Søfart, har nedlagt følgende påstande:

1. Indklagede, Danske Rederier Arbejdsgiver, skal for brud på gældende overenskomst betale en efter Arbejdsrettens skøn fastsat bod.
2. Indklagede skal anerkende, at den mellem parterne gældende overenskomst fortsætter med at være gældende, indtil der er ført forhandlinger i overensstemmelse med overenskomstens § 13, stk. 1.
3. Indklagede skal anerkende, at overenskomstens § 13, stk. 1, skal forstås således, at Lederne Søfart til forhandling af kollektiv overenskomst er eneste forhandlingsberettigede organisation for navigatører og/eller personer som nævnt i DIS-lovens § 10, stk. 2, for så vidt personerne udfører arbejde inden for Lederne Søfarts naturlige faglige dækningsområde.

Indklagede, Danske Rederier Arbejdsgiver, har over for påstand 1 og 2 påstået frifindelse og over for påstand 3 afvisning, subsidiært frifindelse.



Sagsfremstilling

Overenskomsten

Overenskomst 2020-2023 mellem Danske Rederier Overenskomst II (DRO II) og Lederne Søfart for skibe registreret i Dansk Internationalt Skibsregister (DIS) indeholder bl.a. følgende bestemmelser:

”§ 1. Anvendelsesområde

Stk. 1. Nærværende overenskomst er gældende for navigatører i skibe registreret i Dansk Internationalt Skibsregister (DIS) jf. DIS lovens § 10 stk. 2. Med undtagelse af skibe omfattet af særoverenskomster, er overenskomstens bestemmelser gældende for samtlige skibe indmeldt i Danske Rederier Overenskomst II (DRO II), hvorimod de særlige aftaler og hyretillæg kun er gældende for tjeneste i de skibs- og/eller aktivitets-typer de udtrykkeligt angiver. Skibsførere er som udgangspunkt ikke omfattet af overenskomsten.

...

§ 13. Regler for organisationsmæssig behandling

Stk. 1. Fremtidige overenskomstforhandlinger for så vidt angår danske navigatører og/eller personer som nævnt i § 10 stk. 2 i lov om DIS finder sted mellem Lederne Søfart Ledere og DRO II.

Stk. 2. Enhver uoverensstemmelse af faglig karakter, som ikke har kunnet løses af parterne, kan indbringes for mægling, hvor hver af parterne deltager. Lykkes det ikke på denne måde at nå til enighed, kan sagen henvises til voldgift, såfremt begge parter begærer dette. Voldgiftsretten består af fire medlemmer udpeget af DRO II med 2 og Lederne Søfart med 2 samt en opmand valgt af de 2 foreninger i fællesskab eller udpeget af Arbejdsretten. Voldgiftsrettens kendelse er endelig.

Stk. 3. Såfremt en tvist af en af foreningerne ønskes afgjort ved domstolene, skal Arbejdsretten i København være værneting.

Stk. 4. Bestående tjenesteforhold må ikke forringes som følge af denne overenskomst.

§ 14. Varighed

Stk. 1. Denne overenskomst for DIS registrerede skibe træder i kraft den 1. april 2020 og kan opsiges fra begge parter side med 3 måneders skriftligt varsel til en 1. april, dog tidligst den 1. april 2023.”

Organisation

Der er fremlagt et bilag, som viser udviklingen i organisationen for henholdsvis Lederne Søfart og Danske Rederier.



For så vidt angår Lederne Søfart fremgår, at Dansk Navigatørforening i 1992 opstod ved en fusion af Danmarks Skibsførerforening af 1874, Dansk Styrmandsforening og Dansk Skipperforening af 1942. I 2004 ændrede Dansk Navigatørforening navn til Søfartens Ledere Dansk Navigatørforening, der i 2014 ændrede navn til Søfartens Ledere. I 2018 ændrede foreningen navn til Lederne Søfart.

For så vidt angår Danske Rederier fremgår, at Rederiforeningen for Mindre Skibe i 2010 fusionerede med Rederiforeningen af 1895 til Rederiforeningen af 2010. Rederiforeningen af 2010 fusionerede i 2018 med Danmarks Rederiforening (tidligere Dampskibsforeningen) til Danske Rederier. Ved fusionen blev der etableret to arbejdsgiverforeninger, Danske Rederier Overenskomst I (DRO I) og Danske Rederier Overenskomst II (DRO II).

De to arbejdsgiverforeninger indtrådte i og videreførte de tidligere organisationers respektive kollektive overenskomster. DRO I havde herefter kollektiv overenskomst for navigatører med Metal Maritime, mens DRO II havde kollektiv overenskomst for navigatører med Lederne Søfart. DRO I og DRO II fusionerede med virkning fra den 1. januar 2023, og den fortsættende forening skiftede samtidig navn til Danske Rederier Arbejdsgiver, jf. nærmere nedenfor.

Tidligere overenskomstrelationer mellem parterne

Der er for Arbejdsretten fremlagt eksempler på tidligere overenskomster mellem foreninger, som nu indgår i henholdsvis Lederne Søfart og Danske Rederier.

Af overenskomst for 1991-1993 mellem Rederiforeningen for Mindre Skibe og Dansk Skipperforening af 1942 fremgår bl.a.:

”Nærværende overenskomst er gældende for navigatører i skibe op til 1599 brt. registreret i Dansk Internationalt Skibsregister (DIS) – jfr. DIS-lovens § 10, stk. 2.

...

10.00 Regler for organisationsmæssig behandling

01. Fremtidige overenskomstforhandlinger for såvidt angår danske navigatører og/eller personer som nævnt i § 10 stk. 2 i lov D.I.S. finder sted mellem Dansk Skipperforening af 1942 og Rederiforeningen for mindre Skibe.

...

11.00 Varighed



01. Denne overenskomst for D.I.S. registrerede skibe træder i kraft den 1. juli 1991, og kan opsiges fra begge parter side med 3 måneders skriftlig varsel til en 1. april, dog tidligst den 1. april 1993”

Af et protokollat af 15. juli 1991 til overenskomsten fremgår bl.a.:

”Nærværende protokollat er aftalt i tilslutning til den mellem Rederiforeningen for mindre Skibe og Dansk Skipperforening af 1942 indgåede overenskomst for styrmænd.

Skibe på op til 299 BRT med en lasteevne på op til 550 tons.

Skibe på op til 399 BRT med en lasteevne på op til 650 tons.

Skibe på op til 499 BRT med en lasteevne på op til 750 tons

er ikke omfattet af denne overenskomst. Dog forpligter Dansk Skipperforening af 1942 sig til at optage disse skibe under overenskomsten, såfremt reder/rederi måtte anmode derom.

Basisoverenskomsten dækker konventionelle tørlastskibe. Der skal således laves særlige tillæg for bugserbåde, tankbåde og andre specialskibe med hensyntagen til skibe indmeldt i Rederiforeningen for mindre Skibe før 1. juli 1991.”

Bestemmelser svarende til de nævnte bestemmelser i § 10.00 og § 11.00 fremgår også af andre overenskomster mellem de omtalte foreninger, jf. bl.a. § 11.00 og § 12.00 i overenskomst (1993) mellem Rederiforeningen for mindre Skibe og Dansk Navigatørforening.

Der er fremlagt eksempler på brevveksling mellem parterne i tidligere overenskomstforhandlinger. Af et brev af 18. november 2005 fra Rederiforeningen for Mindre Skibe til Søfartens Ledere – Dansk Navigatørforening fremgår bl.a.:

”Vi har modtaget foreningens konfliktvarsler af 15. november 2005 rettet mod vort medlem rederiet ESVAGT A/S.

Af konfliktvarslet fremgår, at det er Deres opfattelse, at indholdet af den hidtil for ansættelsesforholdet gældende overenskomst fortsat regulerer ansættelsesforholdene i varslingsperioden.

I den forbindelse kan vi bekræfte, at overenskomstens individuelle ansættelses vilkår vil fortsætte for den enkelte ansatte indtil andet meddeles eller varsles den enkelte ansatte, som det har været tilfældet siden overenskomsterne principielt bortfald pr. 1. april 2004. Det bemærkes, at der ikke i forbindelse med opsigelse af overenskomsterne jf. protokollat af 15. december 2003 er aftalt videreførelse af eksisterende overenskomster efter disses udløb.”



Overenskomstrelationer mellem Danmarks Rederiforening og Dansk Metal

I marts 2016 indgik Danmarks Rederiforening og Dansk Metal (Metal Maritime) en overenskomst for navigatører på det såkaldte DRO I-område, som tidligere havde været dækket af en overenskomst mellem Danmarks Rederiforening og Søfartens Ledere (nu Lederne Søfart).

I den forbindelse rettede Søfartens Ledere den 2. april 2016 henvendelse til Danmarks Rederiforening med anmodning om, at der blev genoptaget forhandlinger om fornyelse og indgået aftale om overenskomst for navigatører beskæftiget i medlemsrederier af Danmarks Rederiforening. Danmarks Rederiforening svarede den 6. april 2016, at man allerede havde indgået overenskomst med Dansk Metal, og at man derfor ikke så nogen grund til at ”aftale et forhandlingsforløb med Søfartens Ledere om samme.”

Fusion i Danske Rederier

Den 27. oktober 2022 offentliggjorde Danske Rederier, at medlemmerne havde vedtaget at fusionere foreningens to arbejdsgiverforeninger, DRO I og DRO II, med virkning fra 1. januar 2023. Det fremgår af en nyhed herom bl.a.:

”Fusionen får i praksis ingen betydning for rederiernes medlemskab, og vilkårene for de søfarende er uændrede. Den eneste ændring er, at overenskomsten for navigatører, der i DRO II er indgået med Lederne Søfart erstattes af en eksisterende og tilsvarende overenskomst indgået i DRO I med Metal Maritime som overenskomstpart.”

Ved mail af samme dato orienterede Danske Rederier Lederne Søfart om fusionen.

Ved brev af 21. november 2022 rettede Lederne Søfart henvendelse til Danske Rederier. I brevet anførte Lederne Søfart bl.a.:

”Hos Lederne Søfart har vi noteret os Danske Rederiers beslutning om at fusionere DRO1 og DRO2 og jeres hensigt om at indgå overenskomsten med Metal Maritime.

Indledningsvis vil vi selvfølgelig gerne anerkende, at det er jeres beslutning alene, hvem I ønsker som overenskomstpart. Vi vil omvendt gerne kraftigt appellere til, at I inkluderer Lederne Søfart i processen nu, hvor langt størstedelen af dem, der skal forhandles overenskomst for, er medlemmer hos os.

...

Det er ingen hemmelighed, at vi hos Lederne Søfart i fortiden har været præget af ledelsesmæssige udfordringer. Det har med sikkerhed også påvirket relationen til jer og resten af teamet hos Danske Rederier. Det beklager vi, og som formand for Lederne Søfart kan jeg forsikre om, at det er fortid nu.



...

Vores primære anke imod at indgå en overenskomst med andre fagforbund end Lederne Søfart er, at størstedelen af de medarbejdere, der kommer til at høre til den nye overenskomst, er organiseret i Lederne Søfart.

Vi har siden 1874 organiseret den gruppe af ledere i Det Blå Danmark, som det her rent faktisk handler om, og vi mener, at vi dermed som minimum skal høres, når deres overenskomst skal forhandles. Det er en helt naturlig del af den danske model, at aftaler indgås med de foreninger, der organiserer de medarbejdere, hvis arbejdsforhold er til forhandling. Alternativet er, at de medarbejdere i praksis, holdes uden for døren og uden for indflydelse. Det er hverken arbejdstagere eller arbejdsgivere tjent med.”

Opsigelse af overenskomsten

Af Danske Rederiers brev af 8. december 2022 til Lederne Søfart fremgår bl.a.:

”Danske Rederier Overenskomst II skal hermed opsiges de mellem Danske Rederier Overenskomst II og Lederne Søfart indgåede overenskomster/aftaler med tilhørende protokollater, samt de overenskomster/aftaler med tilhørende protokollater, der er indgået mellem medlemmer af Danske Rederier Overenskomst II og Lederne Søfart.

Ovennævnte gælder for overenskomstforhold med udløb den 1. april 2023 gældende for skibe i Dansk Internationalt Skibsregister (DIS).

Med henvisning til informationen udsendt den 27. oktober 2022, hvor vi orienterer om, at vores to arbejdsgiverforeninger DRI I og DRO II med virkning fra årsskiftet fusionerer med DRO I som den fortsættende organisation, og idet overenskomstforholdet allerede er dækket i regi af den fortsættende arbejdsgiverforening, skal vi meddele, at vi ikke har til hensigt at forny de med Lederne Søfart hermed opsagte overenskomster, der derfor anses for bortfaldet med virkning fra udløbstidspunktet.”

Den 14. december 2022 begærede Lederne Søfart mæglingssmøde i medfør af overenskomstens § 13, stk. 2. Det fremgår af begæringen bl.a., at Lederne Søfart ønskede behandling af ”Danske Rederiers brud på forhandlingspligten i overenskomstens § 13, stk. 1” og ”Anerkendelse af Lederne Søfarts fremtidige ret til forhandling på hele navigatørområdet, jf. overenskomstens § 13, stk. 1.”

Af referat af 21. december 2022 af et mæglingssmøde samme dag fremgår, at parterne ikke kunne opnå enighed.

Forklaringer

Der er afgivet forklaring af Jens Marquard Sørensen, Helle Andsbjerg, Laura Lyng, Sune Blinkenberg, Jens Fage, Anne Windfeldt Trolle og Michael Wengel-Nielsen.



Jens Marquard Sørensen har forklaret bl.a., at han er uddannet navigatør. Han blev i 2020 valgt ind i bestyrelsen for Lederne Søfart, og i 2021 blev han næstformand. I 2022 blev han formand. I dag er han ikke i bestyrelsen. I hans tid i bestyrelsen var Sune Blinkenberg direktør. Mere end 80 % af de ansatte navigatører var organiseret hos Lederne Søfart, uanset overenskomstforhold. Så vidt han husker, var 600-700 af foreningens ca. 2.000 medlemmer beskæftiget på DRO II-området.

Han blev ikke på forhånd orienteret om fusionen mellem DRO I og DRO II. Han modtog Danske Rederiers mail af 27. oktober 2022 og svarede straks, at han ikke var enig i, at Dansk Metal var den repræsentative overenskomstpart. Han anførte, at overenskomsten burde indgås med Lederne Søfart. Det var en politisk tilkendegivelse. Han meldte derefter ud i medierne og til egne medlemmer, at Lederne Søfart ikke var enige i fusionen. Der blev lagt op til en politisk proces, hvor det skulle afklares, hvem der skulle indgå overenskomsten med Danske Rederier. Han skrev også efterfølgende til rederierne, at Lederne Søfart mente at være den rigtige overenskomstpart, men rederierne svarede, at det var en diskussion, som skulle tages med Danske Rederier.

Det var Lederne Søfarts strategi først at forsøge politiske forhandlinger, og brevet af 21. november 2022 til Danske Rederier skal ses i dette lys. Brevet skal ikke forstås sådan, at Lederne Søfart ikke mente at have juridisk grundlag for at anfægte overflytningen af overenskomsten. Men man nævnte ikke bestemmelsen i overenskomstens § 13, stk. 1, fordi man hellere ville i politisk dialog. Overenskomsten mellem parterne var jo fortsat gældende.

Der blev afholdt et møde mellem Lederne Søfart og Danske Rederier den 25. november 2022. Han deltog sammen med Helle Andsbjerg, og det var det første møde, hvor parterne drøftede fusionen. Danske Rederier var ikke interesseret i at begynde en overenskomstproces med Lederne Søfart. Begrundelsen var, at Metal Maritime var den politiske samarbejdspartner, og derfor skulle Metal Maritime have overenskomsten. Det lå efterhånden fast, at der ikke ville komme noget ud af en politisk dialog, og derfor iværksatte man en juridisk analyse. Han var hele tiden opmærksom på bestemmelsen i overenskomstens § 13, stk. 1.

Lederne Søfart sendte først klageskriftet i sagen den 14. marts 2023, fordi det tager tid at forberede en sag. Forinden afsøgte de muligheden for at gå i konflikt, fordi de gerne ville undgå



et retligt opgør. De holdt en afstemning blandt medlemmerne, og der var flertal for at indlede konflikt, men stemmeprocenten var kun lidt over 30 %. Det var et hastigt forløb, og ved konflikt skulle hvert enkelt medlem give fuldmagt til at opsige ansættelsesforholdet. Det fandt man for risikabelt, og derfor blev der ikke indledt konflikt.

Helle Andsbjerg har forklaret bl.a., at hun har været direktør i Lederne Søfart siden den 1. april 2022. Medlemstallet i foreningen har været nogenlunde stabilt også efter, at Dansk Metal kom ind i billedet.

Tidligere hørte de store skibe under DRO I, mens de mindre skibe hørte under DRO II. I dag er der ingen forskel på navigatørarbejdet på store og mindre skibe.

Lederne Søfart fik ikke noget varsel fra Danske Rederier forud for fusionen i 2022. Derefter var det vigtigt, at de fik en dialog med Danske Rederier, idet de gerne ville vise, at de var seriøse og ønskede en god relation. De ville ikke bringe det juridiske på banen for hurtigt. Brevet af 21. november 2022 var et forsøg på at få en dialog i gang og finde en løsning, uden at det tunge skyts blev bragt frem. Der var imidlertid ikke interesse i at forhandle fra Danske Rederiers side. Hun var sygemeldt på tidspunktet for afstemningen om konflikt og husker derfor ikke helt processen. Medlemmerne var bange for at miste deres job, bl.a. fordi de let kunne skiftes ud med medarbejdere fra andre lande.

Lederne Søfart bliver ikke inddraget i det politiske arbejde på området, når de ikke længere har overenskomsten. Det er et problem, fordi det er foreningen, der har medlemmerne. F.eks. har de fået sværere ved at gøre noget ved mobning og seksuel chikane i branchen.

Laura Lynge har forklaret bl.a., at hun er maritim konsulent i Lederne Søfart. Hun blev ansat i december 2022.

Hun håndterede afstemningen om at indlede konflikt. Den løb fra den 20.-27. februar 2023. Der var mange, der ikke ønskede en retssag, da de frygtede at skabe yderligere afstand til rederne. DIS-skattesagen havde belastet forholdet til Danske Rederier. Medlemmerne var også bange for at blive erstattet af udenlandsk arbejdskraft. Der var en lav stemmedeltagelse. Hun husker ikke den nøjagtige stemmeprocent, men der var flertal for at gå i konflikt. Hun drøftede med bestyrelsen, at de skulle være tilstrækkeligt mange for at kunne stå stærkt i en kon-



flikt. Beslutningen blev, at man ikke ville iværksætte konflikt, idet man var bekymret for, at jobbene ville blive overtaget af udenlandske navigatører.

Sune Blinkenberg har forklaret bl.a., at han blev direktør i Lederne Søfart i februar 2019. Han stoppede ved udgangen af marts 2021. Han forsøgte i sin tid som direktør at arbejde for et godt forhold til Danske Rederier. DIS-skattesagen havde skabt et dårligt forhold til rederne.

Den administrerende direktør i Danske Rederier, Anne Steffensen, sagde til ham, at nøglen lå hos Ole Philipsen i Metal Maritime. Han havde herefter et møde med Ole Philipsen, der oplyste, at DRO I og DRO II ville blive lagt sammen, hvorefter der skulle tages stilling til, om det var Metal Maritime eller Lederne Søfart, der skulle være overenskomstpart. Det var på den baggrund hans vurdering, at overenskomsterne på DRO I- og DRO II-området ville blive slået sammen, og den vurdering videregav han til bestyrelsen. Efter DIS-skattesagen havde Lederne Søfart ikke mod på en ny retssag, og derfor gik man efter en diplomatisk løsning.

Han talte med Jens Marquard Sørensen om bestemmelserne i overenskomstens § 13 og § 14. Det var hans opfattelse, at hvis Danske Rederier opsagde DRO II-overenskomsten, var det op til Lederne Søfart at tilkæmpe sig en ny overenskomst.

Jens Fage har forklaret bl.a., at han i en periode har været bestyrelsesformand for Lederne Søfart.

Han har i tidens løb været med til en række overenskomstforhandlinger på området, herunder fornyelse af overenskomster. Man blev stort set aldrig færdig med forhandlingerne, før den hidtidige overenskomst udløb, og der var altid enighed ved bordet om, at den hidtidige overenskomst så skulle løbe videre. Det blev aldrig skrevet ned, men han var ikke i tvivl om, at sådan var det. Overenskomstens § 13, stk. 1, var aldrig et tema under forhandlingerne.

Anne Windfeldt Trolle har forklaret bl.a., at hun siden 2015 har været direktør for arbejdsmarkedsforhold i Danske Rederier.

Hun var med til at indgå overenskomsten med Dansk Metal i 2016. Den afløste en tidligere overenskomst med Lederne Søfart. Status var herefter, at Danmarks Rederiforening havde overenskomst med Dansk Metal Maritime, mens Rederiforeningen af 2010 havde overenskomst med Lederne Søfart. I 2018 besluttede de to rederiforeninger at fusionere, fordi man



havde fundet ud af, at man havde mange fælles interesser, ligesom man i forvejen havde fælles sekretariat. Det var i den forbindelse, at DRO I og DRO II opstod. DRO I og DRO II indtrådte med accept fra de faglige organisationer som overenskomstparter i stedet for de tidligere foreninger.

Meningen var, at DRO I og DRO II skulle samles, og det skete i 2022. DRO I havde langt de fleste skibe og langt det største kontingent, og det var derfor overenskomsterne på DRO I-området, der skulle fortsætte. Da de i oktober 2022 offentliggjorde fusionen, skrev Jens Marquard Sørensen en mail til hende, hvor han anførte, at Lederne Søfart ikke var enig, og at foreningen ville vende tilbage til sagen. Det skete ved brevet af 21. november 2022. Der blev herefter holdt et møde med Lederne Søfart, hvor bestemmelsen i overenskomstens § 13, stk. 1, ikke blev nævnt. Hun har heller ikke tidligere deltaget i drøftelser om bestemmelsen, og efter hendes opfattelse gælder bestemmelsen kun, så længe selve overenskomsten gælder. Bestemmelsen betyder, at hvis overenskomstens anvendelsesområde skal udvides i gyldighedsperioden, er det Lederne Søfart, Danske Rederier skal forhandle med. Når overenskomsten er opsagt, gælder § 13, stk. 1, ikke.

Ved overenskomstforhandlingerne i april 2018 blev der udarbejdet et protokollat om, at de udløbne overenskomster skulle løbe uændret videre, indtil man havde nye overenskomster på plads. Hun husker, at parterne tog specifikt stilling til det.

Michael Wengel-Nielsen har forklaret bl.a., at han fra 1984-2016 arbejdede for det, der i 2010 kom til at hedde Rederiforeningen af 2010, nu Danske Rederier. Fra 1996-2012 var han sekretariatsleder.

Tidligere overenskomster på søfartsområdet var inddelt ud fra størrelsen på skibene. De tonnager, der var nævnt i en overenskomst, svarede til en afgrænsning af kvalifikationer, som det pågældende personale skulle have for at sejle et givent skib. Nogle skibe var ikke omfattet af en overenskomst, og derfor udvidede man undertiden overenskomstområdet, mens overenskomsten var i kraft, f.eks. hvis der var et rederi, som havde skibe, der ikke var overenskomstdækket. Et eksempel er § 10.00.01 i overenskomsten mellem Rederiforeningen for mindre skibe og Dansk Skipperforening af 1942. Bestemmelser som denne betyder, at så længe den pågældende overenskomst gælder, skal rederisiden forhandle udvidelser af overenskomstens



anvendelsesområde med overenskomstparten og ikke indgå overenskomst med andre arbejdstagerorganisationer.

Han har underskrevet brevet af 18. november 2005 fra Rederiforeningen for mindre skibe til Søfartens Ledere – Dansk Navigatørforening. Brevet er udtryk for, at videreførelse af overenskomster under forhandlinger om ny overenskomst i givet fald skulle aftales fra gang til gang. Dette har altid været hans opfattelse. En sådan aftale skulle være konkret, men kunne være skriftlig eller mundtlig.

Parternes argumentation

Klager har overordnet anført navnlig, at Danske Rederier har begået et klart og groft brud på overenskomstens § 13, stk. 1, ved ikke at forhandle med Lederne Søfart og herefter tilsidesætte hele overenskomstgrundlaget og overlevere forhandlingsretten til en ikke repræsentativ organisation.

Overenskomstens § 13, stk. 1, er klar og letforståelig, og den indeholder en pligt og ret for begge parter til fremtidigt at forhandle overenskomst med hinanden inden for det område, som er nævnt i bestemmelsen. Bestemmelsen sikrer en beskyttelse af parternes særlige interesser inden for navigatørområdet, hvor Lederne Søfart er den repræsentative fagforening, og indeholder et værn mod udløb og bortfald, da det må være en konsekvens af manglende forhandling, at overenskomsten fortsætter med at gælde, indtil der er ført forhandlinger. Det har efter fast fagretlig praksis formodningen imod sig, at en overenskomstbestemmelse ikke har noget indhold, og hvis overenskomsten blot kunne opsiges af Danske Rederier og bringes til ophør uden forhandling, ville bestemmelsen reelt være indholdsløs.

Danske Rederier har begået brud på en helt grundlæggende pligt ved sin illoyale varetagelse af en mangeårig overenskomstrelation og manglende anerkendelse af organiseringen. Der er tale om et ensidigt anlagt hårdt angreb mod overenskomsten. Manglende iagttagelse af pligten til forhandling er også en tilsidesættelse af art. III i ILO's Maritime Labour Convention (2006), der giver søfarende ret til foreningsfrihed og reel anerkendelse af retten til overenskomstforhandlinger.

Danske Rederier har endvidere brudt en dokumenteret kutyme mellem parterne om, at en overenskomst løber videre, indtil den er genforhandlet, medmindre det er aftalt, at de over-



enskomstansatte overgår til individuel ansættelse efter udløb. Denne kutyme understøttes af Jens Fages forklaring for Arbejdsretten.

Lederne Søfart er den repræsentative arbejdsmarkedsorganisation for navigatører ansat i danske rederier med skibe registreret i DIS. Set i sammenhæng med Lederne Søfarts medlemmers arbejde og position ombord på DIS-skibe er Lederne Søfart den eneste forhandlingsberettigede organisation for navigatører og personer som nævnt i DIS-lovens § 10, stk. 2, for så vidt personerne udfører arbejde inden for Lederne Søfarts naturlige faglige dækningsområde.

Der bør på baggrund af den grove tilsidesættelse af Danske Rederiers forpligtelser fastsættes en bod på 10 mio. kr.

Indklagede har overordnet anført navnlig, at overenskomsten mellem parterne er lovligt opsigts til bortfald den 1. april 2023. Opsigelsen er sket i overensstemmelse med overenskomstens § 14, og der er ikke nogen kontinuitetsbestemmelse mellem parterne, der indebærer, at overenskomsten fortsat har virkning efter opsigelsen. Art. III i Maritime Labour Convention har ikke betydning for sagen.

Overenskomstens § 13, stk. 1, mistede retsvirkning, da overenskomsten bortfaldt som følge af opsigelsen. Bestemmelsen indebar heller ikke i øvrigt nogen forpligtelse til at forhandle fornyelse af overenskomsten. Bestemmelsen – og tilsvarende bestemmelser i andre overenskomster på området – har i stedet over tid tjent det formål at lægge en forhandlingsmæssig ramme for nye aktiviteter og nye skibstyper, som parterne under overenskomstens gyldighedsperiode var enige om at optage under overenskomsten. Bestemmelsen regulerer derimod ikke spørgsmålet om opsigelse af overenskomsten, og opsigelse er ikke gjort betinget af forhandlinger.

Der består heller ikke af historiske årsager en særlig forpligtelse for Danske Rederier til at opretholde eller forhandle overenskomst med Lederne Søfart. Metal Maritime har et naturligt fagligt område, som også omfatter officersområdet inden for søfart, herunder navigatører, og det er legitimt at fastholde den overenskomstdækning, som Danske Rederier på et større område (DRO I) har haft med Metal Maritime siden 2016. DRO I-området omfattede således i 2022 69,5 % af det samlede antal skibe og 98,5 % af den samlede tonnage for DRO I og DRO II. Dækningsområdet for DRO II-overenskomsten med Lederne Søfart var markant mindre end dækningsområdet for DRO I-overenskomsten med Metal Maritime. Navigatørområdet



har således været overenskomstdækket af Metal Maritime på det store område siden 2016. Det har Lederne Søfart ikke forsøgt at ændre på ved at tage kampskridt, hvilket de kunne have gjort, idet Lederne Søfart ikke er medlem af samme hovedorganisation som Dansk Metal.

Der gælder ikke nogen kutyme om, at parternes overenskomst efter opsigelse fortsat var gældende, indtil overenskomsten var genforhandlet og fornyet. Det har tværtimod altid beroet på konkrete aftaler i forbindelse med overenskomstforhandlinger, at man har undladt at erklære en overenskomst for bortfaldet, så længe forhandlingerne stod på. En kutyme, som ville indebære, at overenskomstens § 14 om simpel opsigelse ikke var gældende, kan således ikke antages at gælde.

Den afstemning om konflikt, som Lederne Søfart gennemførte blandt medlemmerne i februar 2023, understøtter også, at Lederne Søfart ikke mente at have et retligt krav på forhandlinger.

Indklagede bør som følge af det anførte frifindes for klagerens påstande 1 og 2. Påstand 3 bør herefter afvises, idet klageren ikke har retlig interesse i at få påstanden pådømt, når overenskomsten er bortfaldet. Subsidiært må der ske frifindelse.

Arbejdsrettens begrundelse og resultat

Den 8. december 2022 opsigte Danske Rederier med virkning fra 1. april 2023 overenskomst 2020-2023 mellem Danske Rederier Overenskomst II (DRO II) og Lederne Søfart for skibe registreret i Dansk Internationalt Skibsregister (DIS).

Sagen angår i første række, om Danske Rederier har handlet i strid med overenskomsten ved ikke inden opsigelsen at forhandle med Lederne Søfart om videreførelse af overenskomsten, og om Danske Rederier som følge heraf skal betale bod. Sagen angår endvidere, om overenskomsten skal anses for fortsat at gælde, og om Lederne Søfart skal anses for eneste forhandlingsberettigede organisation for navigatører og/eller personer som nævnt i DIS-lovens § 10, stk. 2, for så vidt de udfører arbejde inden for Lederne Søfarts naturlige faglige dækningsområde.

Det fremgår af overenskomstens § 14, stk. 1, at overenskomsten træder i kraft den 1. april 2020, og at den fra begge parter side kan opsiges med 3 måneders varsel til en 1. april, dog tidligst fra den 1. april 2023.



Spørgsmålet er, om den adgang til opsigelse af overenskomsten, der følger af § 14, stk. 1, kan anses for begrænset af § 13, stk. 1, hvorefter ”Fremtidige overenskomstforhandlinger for så vidt angår danske navigatører og/eller personer som nævnt i § 10 stk. 2 i lov om DIS finder sted mellem Lederne Søfart Ledere og DRO II.” Lederne Søfart mener, at denne bestemmelse skal forstås således, at Danske Rederier ikke har kunnet opsigte overenskomsten, inden der har været ført forhandlinger mellem parterne. Danske Rederier mener heroverfor, at bestemmelsen tager sigte på udvidelse af overenskomstens anvendelsesområde, mens overenskomsten i øvrigt gælder, og at bestemmelsen – på linje med overenskomstens øvrige bestemmelser – kun finder anvendelse, så længe overenskomsten ikke samlet er bragt til ophør ved opsigelse efter § 14, stk. 1.

Bestemmelsen i § 14, stk. 1, har overskriften ”Varighed” og gør efter sin ordlyd og placering i overenskomsten udtømmende op med parternes adgang til opsigelse.

Bestemmelsen i § 13 har overskriften ”Regler for organisationsmæssig behandling”, og de øvrige led i bestemmelsen (stk. 2-4) angår behandling af faglige uoverensstemmelser vedrørende overenskomsten samt forbud mod forringelse af bestående tjenesteforhold som følge af overenskomsten – dvs. forhold, der knytter sig til, at overenskomsten er i kraft. § 13, stk. 1, indeholder efter sin ordlyd ingen begrænsninger i adgangen efter § 14, stk. 1, til opsigelse af overenskomsten.

På den anførte baggrund finder Arbejdsretten, at bestemmelsen i § 13, stk. 1, ikke kan forstås således, at den begrænser parternes ret efter § 14, stk. 1, til at opsigte overenskomsten. Dette indebærer ikke, at § 13, stk. 1, er indholdsløs, idet bestemmelsen efter Michael Wengeliens forklaring for Arbejdsretten – der støttes bl.a. af protokollatet fra 1991 til overenskomst mellem Rederiforeningen for Mindre Skibe og Dansk Skipperforening af 1942 – må forstås på den måde, at den tager sigte på udvidelser af overenskomstens anvendelsesområde, mens overenskomsten er i kraft.

Opsigelse af overenskomsten er således ikke betinget af, at der forhandles ny overenskomst med overenskomstparten. Som følge heraf er der ikke grundlag for at fastslå, at overenskomsten efter opsigelse fortsætter med at gælde, indtil der er ført forhandlinger. Lederne Søfart



har i den forbindelse ikke godtgjort, at der mellem parterne er en kutyme, der indebærer, at overenskomsten uden nærmere aftale løber videre, indtil den er genforhandlet.

Som følge af det anførte frifinder Arbejdsretten Danske Rederier Arbejdsgiver for Lederne Søfarts påstande 1 og 2. Art. III i ILO's Maritime Labour Convention (2006) kan ikke føre til andet resultat.

Danske Rederier Arbejdsgiver har herefter gyldigt opsagt overenskomsten med virkning fra den 1. april 2023. Dette indebærer, at overenskomstens bestemmelser er bragt til ophør fra denne dato, og bestemmelserne, herunder § 13, stk. 1, er således ikke længere gældende. På den baggrund finder Arbejdsretten, at Lederne Søfart ikke har retlig interesse i påstand 3, og Danske Rederier Arbejdsgivers påstand om afvisning af påstanden tages derfor til følge.

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

Danske Rederier Arbejdsgiver frifindes for Lederne Søfarts påstande 1 og 2.

Lederne Søfarts påstand 3 afvises.

I sagsomkostninger skal Lederne Søfart inden 14 dage efter afsigelsen af denne dom betale 5.000 kr. til Arbejdsretten.

Jørgen Steen Sørensen