

**Udskrift  
af  
Arbejdsrettens dom af 16. september 2019**

**I sag nr.:** AR2018.0703

Fagbevægelsens Hovedorganisation  
for

Brancheorganisationen Luftfart og Jernbane  
(advokat Ann-Beth Kirkegaard)

*mod*

Dansk Arbejdsgiverforening  
for

DI Overenskomst I

for

DSB

(advokat Helge Werner)

*Dommere: Henrik Dahl, Benny Rosberg, Thomas Rønnow, Hanne Schmidt (retsformand),  
Kim Simonsen, Peter Stenholm og Mads Øland.*

**Indledning**

Sagen angår, om det må anses for en overenskomststridig lockout eller et overenskomststridigt kampskridt, at DSB i forbindelse med overenskomststridige arbejdsnedlæggelser inddrog de strejkende lokomotivføreres adgangskort. Endvidere angår sagen, om DSB i forbindelse med inddragelsen af adgangskort skulle tilkendegive, at DSB var villig til at modtage arbejdskraft fra de berørte lokomotivførere, eller at DSB garanterede de berørte lokomotivførere, at de kunne få adgangskortet igen ved henvendelse. Herudover er der i givet fald spørgsmål om en bod til DSB.

**Parternes påstande**

Klager, Fagbevægelsens Hovedorganisation for Brancheorganisationen Luftfart og Jernbane,  
har nedlagt følgende påstande:

1. Indklagede, DSB, skal anerkende, at DSB ved at inddrage de ansattes adgangskort udøvede en overenskomststridig lockout, subsidiært at DSB ved at inddrage de ansattes adgangskort udøvede et overenskomststridigt kampskridt.



2. DSB skal anerkende, at DSB var forpligtet til at tilkendegive, at DSB var villig til at modtage arbejdskraft fra alle lokomotivførere, der var blevet sendt hjem af DSB.

3. DSB skal anerkende, at DSB var forpligtet til at tilkendegive, at DSB garanterede alle lokomotivførere, der havde fået frataget deres adgangskort, at de kunne få det igen ved henvendelse.

4. DSB skal betale en efter Arbejdsrettens skøn fastsat bod.

Indklagede, Dansk Arbejdsgiverforening for DI Overenskomst I for DSB, har påstået frifindelse.

### **Sagsfremstilling**

Den 5., 21. og 28. november 2018 var der overenskomststridige arbejdsnedlæggelser i DSB. Årsagen til arbejdsnedlæggelserne var efter det oplyste bl.a., at DSB og Dansk Jernbaneforbund efter DSB's opsigelse af de statslige overenskomster og indmeldelse i DI forhandlede om en ny arbejdstidsaftale, hvor parterne ikke kunne blive enige om, hvor meget indflydelse de ansatte skulle have på planlægningen af arbejdet.

Arbejdsnedlæggelserne blev behandlet som hastesager i Arbejdsretten, jf. retsbøger af 22., 29. og 30. november 2018.

I forbindelse med arbejdsnedlæggelsen den 28. november 2018 anmodede Landsorganisationen i Danmark (nu Fagbevægelsens Hovedorganisation) i et brev af samme dato til Dansk Arbejdsgiverforening om afholdelse af et hastefællesmøde. Af fællesmødebegæringen fremgår bl.a.:

#### *"Fællesmøde: DSB – lockout*

Lokoførerne på fjerntog og regionaltog forskellige steder i landet, herunder Københavns Hovedbanegård, i Struer, i Esbjerg, i Aalborg og i Odense, har nedlagt arbejdet i løbet af dagen efter kl. 10.00 i dag.

De lokoførere, der havde nedlagt arbejdet blev spurgt, om de ville genoptage arbejdet. De lokoførere der ikke ville genoptage arbejdet fik inddraget deres adgangskort og sendt hjem.



De lokoførere, der mødte ind på deres planlagte vagter, blev spurgt, om de kom for at arbejde eller for at deltage i faglige møde. De lokoførere der svarede, at de ville deltage i et fagligt møde fik inddraget deres adgangskort og blev sendt hjem. De blev også spurgt, om de ville møde ind på næste tjeneste.

LO anser dette tiltag for at være en overenskomststridig lockout og skal på denne baggrund anmode om et hastefællesmøde til afholdelse i morgen den 29/11, før arbejdsnedlæggelsen skal hastebehandles i Arbejdsretten kl. 14.30.”

Af referatet af fællesmødet, som blev afholdt den 29. november 2018, fremgår bl.a.:

”Fra arbejdstagerside fastholdt man klagen i sin helhed, og anførte, at man anså fratagelse af adgangskort for at være en overenskomststridig lockout alternativt som et overenskomststridigt kampskridt fra arbejdsgiverside. Dette kampskridt var unødvendigt og utilbørligt. Arbejdstagersiden ønskede, at arbejdsgiversiden tilkendegav, at DSB var villig til modtage arbejdskraft fra lokomotivførerne på fjern- og regionaltogene, og at DSB garanterede alle lokomotivførere, der fået frataget adgangskort, kunne få dette udleveret ved henvendelse. En sådan tilkendegivelse nægtede arbejdsgiversiden at fremkomme med.

Fra arbejdsgiverside afviste man, at DSB SOV havde iværksat et kollektivt kampskridt i form af en overenskomststridig lockout den 28. november 2018. Man anførte, at DSB SOV atter den 28. november 2018 var blevet ramt af en overenskomststridig arbejdsnedlæggelse, som straks fik omfattende, trafikale konsekvenser, bl.a. blev Kystbanen lukket. De strejkende forbundsmedlemmer opholdt sig på DSB SOV's fællesarealer, hvor også de medarbejdere, der ikke ønskede at deltage i den overenskomststridige aktion, opholdt sig. DSB SOV bad derfor de strejkende forbundsmedlemmer om ikke at opholde sig på DSB's område, med mindre de ønskede at udføre deres arbejde, og om at aflevere deres adgangskort i den tid, de forlod området. I København gik de ca. 30-40 strejkende udenfor, dog uden at aflevere deres adgangskort, og genoptog kl. ca. 13 derpå arbejdet. Et tilsvarende mønster synes at have tegnet sig udenfor København. I dag arbejdes der normalt. De lokomotivførere udenfor København, der under gårsdagens strejke afleverede deres adgangskort, har alle afhentet kortet forud for dagens kørsel. Udenfor København havde 9 lokomotivførere ikke afhentet deres adgangskort i går eftermiddag, og fik derfor i går aftes mail om, at adgangskortet lå klar forud for førstkommande tjeneste. DSB SOV opfordrer alle medarbejdere til at møde og arbejde normalt, og til at afstå fra at iværksætte yderligere, overenskomststridige arbejdsstandsninger.

Fra arbejdstagerside erklærede man sig uenig i arbejdsgiversidens redegørelse, og man tog forbehold for at indbringe sagen for Arbejdsretten.”

Det fremgår af Arbejdsrettens retsbog af 29. november 2018 vedrørende behandlingen af arbejdsnedlæggelsen bl.a., at retsformanden tiltrådte organisationernes fornyede pålæg om at holde arbejdet normaliseret, og at de medarbejdere, der deltog i arbejdsnedlæggelse fra den 5. november 2018 kl. 07:00, blev pålagt en almindelig bod for hver strejketime, og at de



medarbejdere, der deltog i arbejdsnedlæggelse fra den 23. november 2018, blev pålagt en skærpet bod for hver strejketime, efter at der den 22. november 2018 blev givet pålæg i Arbejdsretten.

Der er fremlagt en udskrift af Dansk Jernbaneforbunds Facebookside af 28. november 2018. Heraf fremgår følgende:

*"B ...:*

C... gik du seriøst alene, hvor er sammenholdet?

*C ...:*

B ... ja de andre så og hørte jeg afleverede kortet ventede 10 min på parkeringspladsen og der kom ikke andre ud

*B ...:*

C ... det fandme dårlig stil! Blev du bedt om at afl dit kort?

...

*C ...:*

B ... ja det kunne jeg komme og få igen næste gang jeg skal møde"

Endvidere er der fremlagt en mail fra en gruppeleder i DSB til en ansat sendt den 28. november 2018 kl. 18.28 med overskriften "Vedrørende tilbagelevering af dit adgangskort". I mailen hedder det:

*"Kære ...*

Når du møder næste gang på arbejde, har jeg dit adgangskort klar til dig.

Hvis jeg ikke lige står ved indgangsdøren til din mødetid, skal du bare banke på min dør til kontoret eller ringe mig op.

Med venlig hilsen

..."

## **Forklaringer**

Der er afgivet forklaring af A og Poul Gemzøe-Enemark.

A har forklaret bl.a., at han siden marts 2013 har fungeret som områdeformand og fællestillidsmand for lokomotivførerne i DSB fjerntrafikken. Fjerntrafikken er alt andet end S-tog. Medlemmerne er bl.a. lokomotivførere, kørelærere og instruktører fra hele landet. Der er 12 tjenestesteder, også betegnet depoter, for lokomotivførerne.



DSB havde meldt sig ind i DI, og den proces medførte stor usikkerhed og frustration hos bl.a. lokomotivførerne. Forud for den 28. november 2018 havde der bl.a. været problemer med udarbejdelsen af arbejdsplanerne for 2019. Tidligere var arbejdsplanerne blevet udarbejdet i samarbejde med medarbejderne, men nu var beskeden, at DSB selv ville stå for det. Der var flere overordnede forhold, som DSB selv ville stå for, og på et tidspunkt fik det bægeret til at flyde over.

Den 28. november 2018 opholdt han sig på DSB's hovedkontor i Telegade i Høje Taastrup. Om formiddagen ringede underdirektør Poul Gemzøe-Enemark til ham, fordi lokomotivførerne på Københavns Hovedbanegård havde nedlagt arbejdet. Den lokale tillidsmand havde imidlertid bedt lokomotivførerne om at genoptage arbejdet, og derfor foretog han sig ikke yderligere på det tidspunkt. I frokostpausen mødte han underdirektøren, der spurgte ham, hvad han lavede der. Han tilbød at tage ind på hovedbanegården, hvor han ankom ca. kl. 13.15. Der var dog ingen medarbejdere på depotet, så tilsyneladende måtte de have genoptaget arbejdet. Han fik så oplyst, at en af lederne havde bedt dem om at forlade lokalet. Der var nogle, der talte om, at adgangskortene var blevet inddraget, hvilket han løbende fik meldinger om.

Grundlæggende kan man sige, at det hele virkede meget tilfældigt, og der var ingen linje i det, der foregik på tjenestestederne rundt i landet. Det var den lokale leder på tjenestestederne, der meddelte medarbejderne, at de skulle forlade stedet, og som inddrog adgangskortene. I København fik de dog alene besked på at forlade lokalerne, hvis ikke de ville arbejde. Adgangskortene blev således ikke inddraget, og det skete heller ikke rigtigt i Aarhus. I Odense gik det i ”skuddermudder”. Man kom også til at inddrage kort, som man ikke skulle have inddraget.

Da de ikke er med i arbejdsplanlægningen længere, har han ikke overblik over, hvor mange lokomotivførere der var på arbejde på det pågældende tidspunkt, men det har nok været et sted mellem 150 og 200 mand.

Kortet er et adgangskort og har ikke andre funktioner. Det anvendes til at komme ind ad døren på de forskellige depoter. Nogle steder kan man ikke komme ind uden kort, f.eks. i København. Når man møder på arbejde, går man i briefingrummet, hvor man får oplysninger om bl.a. ændringer i driften og sikkerhedsmeldinger. Derudover printer man sin arbejdsseddel



i depoterne. Lokomotivførerne har desuden en iPad, hvorpå der ligger nogle oplysninger, men arbejdssedlen skal printes, og det foregår i bygningen. Man afleverer adgangskortet, når man bliver afskediget eller går på pension. Han har ingen erindring om, at kortet tidligere skulle have været inddraget. Han ved, at det ikke engang blev inddraget i forbindelse med, at en lokomotivfører blev suspenderet i en anden sag.

Medlemmerne reagerede meget voldsomt på hændelserne den 28. november 2018.

Inddragelsen af adgangskort blev opfattet som et overgreb. Der var flere, der gav udtryk for, at de var blevet bortvist. De var nervøse for, om det betød, at de havde mistet deres job. Det var meget alvorligt.

Poul Gemzøe-Enemark har forklaret bl.a., at han er forhandlingschef og underdirektør i DSB. Han tiltrådte i oktober 2017 inden DSB's indmeldelse i DI.

De første arbejdsnedlæggelser fandt sted den 5. og 21. november 2018. Han har hørt, at der tidligere har været arbejdsnedlæggelser i DSB, men inden for de senere år er det nyt med arbejdsnedlæggelser. Konsekvenserne er ret store – også selv om der bare er tale om en kortvarig arbejdsnedlæggelse. Der er behov for at få overblik over, hvem der udfører arbejde, hvem der er forhindret, og hvem der bevidst har valgt at nedlægge arbejdet. Det tager meget lang tid, før man har hele driften oppe at køre igen. Det tager flere timer. Togene holder stille og spærrer for den øvrige trafik, og på det sted, hvor man havde planlagt et skifte, er der ikke et skifte længere. Det er jo ikke ligesom på en fabrik. Derudover har arbejdsnedlæggelserne store konsekvenser for kunderne og for forretningen. DSB's og den kollektive trafiks troværdighed led et afgørende knæk i forbindelse med arbejdsnedlæggelserne.

Fra DSB's ledelses side oplevede man, at der var en gruppe af medarbejdere, der gerne ville arbejde, og at voksne mænd kom hen til dem med tårer i øjnene, fordi de var bange for repressalier fra de kolleger, der deltog i arbejdsnedlæggelserne. De pågældende medarbejdere ville gerne udføre deres arbejde, men de bad om, at en leder ville ledsage dem til lokomotivet. Han tog det meget alvorligt. Da Arbejdsretten skulle tage stilling til indmeldelsen i DI, var der en blokade udenfor. Den administrerende direktør, Flemming Jensen, blev forhindret i at få adgang bygningen, og det blev tilkendegivet, at det var ”nogle svinagtige ting, han havde sat i værk”. Selv om Flemming Jensen bad dem om at flytte sig, gjorde de det ikke. Så han kunne godt forstå, at de medarbejdere, der ønskede at udføre deres arbejde, ikke turde det.



De kunne også konstatere, at der var andre faglige organisationer, der bidrog til konflikten, f.eks. var der en blokade uden for Københavns Hovedbanegård, hvor stilladsarbejdere deltog. De kontaktede politiet for at få bistand til at få opløst blokaden.

Han opholdt sig i Telegade i Høje Taastrup den 28. november 2018, da de fik meldingen om, at lokomotivførerne havde nedlagt arbejdet. De forsøgte at danne sig et overblik over, hvor mange der havde nedlagt arbejdet. På hovedbanegården var en leder gået op til depotet, og her var han blevet mødt af en lukket dør, og det var angivet, at der var tale om et fagligt møde. Faglige møder skal ikke afholdes på DSB's fællesarealer. Fællesarealerne er for de ansatte, der ønsker at udføre deres arbejde. På tjenestestederne rundt i landet fik de medarbejdere, der ikke ville udføre deres arbejde, derfor en instruks om at forlade fællesarealerne, dels for at undgå negativ påvirkning af de medarbejdere, som gerne ville udføre deres arbejde, dels for at få overblik over, hvilke lokomotivførere der var til rådighed, så de kunne få gang i driften igen. De medarbejdere, der deltog i strejken på hovedbanegården, forlod bygningen og stillede sig på pladsen udenfor. Der var rigtig mange af dem.

Ved middagstid mødte han A i kantinen. Det var jo den tredje arbejdsnedlæggelse, og de havde tidligere været i Arbejdsretten, og derfor var han forundret over, at A opholdt sig i Høje Taastrup og ikke på hovedbanegården med henblik på at få de strejkende medarbejdere til at genoptage arbejdet. A gav udtryk for, at hvis man fra DSB's side mente, at han kunne være til hjælp, ville han tage derind.

Der er depoter over hele landet, og de havde behov for at vide, hvor de havde disponible medarbejdere. Når et lokomotiv stopper et sted i landet, og lokomotivføreren forlader toget, er det selvfølgelig relevant at vide, om han forlader lokomotivet, fordi der er problemer med materiel, fordi han er blevet syg, eller fordi han er en del af en arbejdsnedlæggelse. For at få overblikket bad de derfor om, at arbejdskortene blev taget fra de medarbejdere, der deltog i den overenskomststridige arbejdsnedlæggelse.

Adgangskortet giver adgang til DSB's bygninger. Det er ikke et system, der fører kontrol med, hvem der er i bygningen. Man holder døren for andre, der skal ind i bygningen. Adgangskortet anvendes ikke til at føre lokomotivet. Man skal bruge en nøgle dertil.



Medarbejderne, der deltog i strejken, blev hverken bedt om at aflevere deres nøgler eller legitimationsbevis.

De bad ikke lederne om at inddrage samtlige medarbejderes adgangskort. Man skulle kun aflevere sit adgangskort, hvis man ikke ønskede at udføre sit arbejde som planlagt. Hvis man ville genoptage sit arbejde, fik man selvfølgelig mulighed for det med det samme. DSB har jo ingen interesse i at forhindre medarbejdere, der ønsker at arbejde, deri. Deres fornemste opgave er at sørge for, at en arbejdsnedlæggelse bliver så kortvarig som mulig. Mange valgte at sige, at de stod til rådighed. Der var 14 medarbejdere i Jylland, som afleverede deres adgangskort. Tallet er baseret på meldinger fra depoterne. Fem af medarbejderne hentede deres adgangskort samme dag, og de øvrige ni blev kontaktet pr. mail eller telefon og hentede adgangskortet i forbindelse med deres førstkommende tjeneste efter arbejdsnedlæggelsen.

De strejkende medarbejdere havde trukket deres arbejdsseddel, og de vidste derfor, hvad deres opgaver gik ud på. På en dag med mange forstyrrelser ville der selvfølgelig kunne være behov for at få en ny arbejdsseddel, men hvis man ville genoptage arbejdet, ville man få udleveret sit adgangskort, og så kunne man få en ny arbejdsseddel. Desuden kunne lokomotivførerne hente oplysningerne på den iPad, som de alle har.

### **Parternes argumentation**

Klager har anført navnlig, at samtlige medarbejdere, som opholdt sig i opholdsstuerne på depoterne, fik besked på at aflevere adgangskortet og forlade arbejdspladsen uanset baggrunden for deres tilstedeværelse på opholdsstuerne. Der er ikke uenighed om, at DSB kunne bede de medarbejdere, der deltog i arbejdsnedlæggelsen, om at forlade arbejdspladsen, men ved arbejdsgiversidens inddragelse af de ansattes adgangskort var der tale om et utilbørligt, eskalerende og unødvendigt kampskridt.

Det er helt essentielt, at arbejdsgiveren kan oplyse en klar begrundelse for en hjemsendelse. Der må ikke være usikkerhed om årsagen til hjemsendelsen. Det er arbejdsgivers bevisbyrde, at hjemsendelsen har været driftsmæssig nødvendig. Arbejdsgiver har ikke godtgjort, at der var en tilstrækkelig og saglig driftsmæssig begrundelse for at inddrage adgangskortene og hjemsende alle medarbejderne, som opholdt sig i opholdsstuerne.





De ansatte har adgangskortet fra tiltrædelsen, og indtil deres ansættelse ophører. Kortet har således en tæt tilknytning til ansættelsesforholdet. Det har desuden en reel betydning for adgangen til arbejdspladsen, idet det ikke er muligt at få adgang til bygningen og få sin arbejdseddél og sikkerhedsbriefingen uden adgangskortet. Adgangskortene var ikke blevet inddraget tidligere. Det må lægges til grund, at der ved inddragelsen af adgangskortene ikke blev givet nogen begrundelse for inddragelsen, og derfor var de ansatte i tvivl om, hvad der var arbejdsgivers hensigt med inddragelsen. Inddragelsen medførte således, at flere af de ansatte fik den opfattelse, at de var lockoutet, suspenderet eller sågar bortvist. Flere af de ansatte, der havde fået inddraget deres adgangskort, fik først i en mail, som DSB fremsendte til dem den 28. november 2018 om aftenen, besked om, at de kunne få deres adgangskort udleveret igen, og det betød, at de pågældende i en rum tid var i tvivl om, hvorvidt de var bortvist. Begrundelsen for inddragelsen kom arbejdsgiversiden i øvrigt først med sent i forløbet, og det underbygger blot, at der ikke var en driftsmæssig begrundelse herfor.

Det var ikke driftsmæssig nødvendigt at inddrage adgangskortene. Der kan være driftsmæssige hensyn, der skal iagttages, men den normale procedure vil være at bede de ansatte, der deltager i en arbejdsnedlæggelse, om at forlade arbejdspladsen. Man kunne have nøjedes med at give de ansatte den instruks og eventuelt at have registreret ID-kortene, hvilket ikke ville have haft samme indgribende betydning for de ansatte. Der var derfor ingen grund til yderligere tiltag som at inddrage adgangskortene. De ansatte blev således forhindret i at møde på arbejdspladsen, og der var tale om en aktion med henblik på at lægge pres på dem. Det må derfor anses for en overenskomststridig lockout eller et overenskomststridigt kampskridt.

Det havde desuden været uden ulempe for arbejdsgiversiden at tilkendegive, at DSB var villig til at modtage arbejdskraften fra alle lokomotivførere, der var blevet sendt hjem, og at DSB garanterede alle lokomotivførere, der havde fået frataget deres adgangskort, at de kunne få det igen ved henvendelse. På fællesmødet gav DSB ikke nogen gyldig forklaring på, hvorfor man nægtede at tilkendegive dette, bortset fra, at man ikke mente, at man havde gjort noget forkert. Det må have stået arbejdsgiversiden klart, at fratagelsen af adgangskortet havde medført usikkerhed hos de ansatte, hvilket også var fremme flere steder i pressen. Uanset om Arbejdsretten måtte finde, at DSB var i sin gode ret til at inddrage adgangskortet fra de ansatte, og uanset at det måtte vise sig, at alle lokomotivførere med inddraget adgangskort



rent faktisk kunne få det udleveret igen ved henvendelse, kunne DSB ved at fremkomme med de nævnte tilkendegivelser have taget et passende hensyn til de ansatte.

Indklagede har anført navnlig, at der mellem sagens parter er enighed om, at DSB var berettiget til at bede de medarbejdere, der deltog i den overenskomststridige strejke, om at forlade arbejdspladsen. DSB var i den forbindelse berettiget til at bede hver enkelt strejkende medarbejder om at aflevere sit adgangskort, hvis medarbejderen valgte at forlade arbejdspladsen.

Der er ingen af de medarbejdere, der blev bedt om at aflevere deres adgangskort den 28. november 2018, som har afgivet forklaring under sagen. Det må lægges til grund, at i alt 14 medarbejdere afleverede deres adgangskort. Fem medarbejdere hentede kortet samme dag, og ni medarbejdere hentede kortet, da de næste gang skulle møde på arbejde.

Ingen medarbejdere blev afskediget eller hjemsendt af DSB. Det giver således ikke mening at tale om en hjemsendelse i den foreliggende sag af medarbejdere, der deltog i strejken. Der er intet, der tyder på, at medarbejdere, der tilkendegav, at de gerne ville genoptage arbejdet, blev forhindret i det. DSB ønskede at få medarbejderne til at genoptage arbejdet, hvilket også fremgår af fællesmødebegæringen, hvor det er anført, at de lokomotivførere, der havde nedlagt arbejdet, blev spurgt, om de ville genoptage arbejdet, og de lokomotivførere, der ikke ville genoptage arbejdet, fik inddraget deres adgangskort og blev sendt hjem. Det er i øvrigt en tilsnigelse at anføre, at de fik ”inddraget” deres adgangskort, idet man blot bad dem om at aflevere det, ligesom det ikke er korrekt at anføre, at de blev ”sendt hjem”.

Ved at inddrage adgangskortene kunne DSB få overblik over, hvilke medarbejdere der deltog i strejken, og dermed i hvilket omfang driften måtte indstilles eller omlægges. Samtidig kunne DSB sikre sig, at de strejkende ikke på ny tog ophold på virksomhedens område, herunder i opholdsrum og på fællesarealer, og derved kunne udøve pression over for medarbejdere, der ikke ønskede at deltage i den overenskomststridige strejke. DSB ønskede således at skærme de medarbejdere, som gerne ville udføre deres arbejde. Medarbejdernes adgangskort giver adgang til virksomhedens arealer. Den enkelte medarbejder behøver ikke adgangskortet for at kunne udføre sit arbejde, idet medarbejderen har et egentligt identifikationskort og en nøgle til brug for udførelsen af arbejdet som lokomotivfører eller togfører. DSB disponerede ud fra



driftsmæssige hensyn, og anmodningen om at aflevere adgangskortet havde hverken karakter af en overenskomststridig lockout eller et overenskomststridigt kollektivt kampskridt.

Der bestod ikke nogen overenskomstmæssig forpligtelse for DSB til ”at tilkendegive, at DSB var villig til at modtage arbejdskraft for alle lokomotivførere, der var blevet hjemsendt af DSB”. En virksomhed, der rammes af en overenskomststridig strejke, er ikke forpligtet til at tilkendegive, at man er villig til at modtage de strejkendes arbejdskraft. Medarbejdere, der deltager i en overenskomststridig strejke, har derimod som udgangspunkt krav på at få adgang til at genoptage arbejdet, når de over for arbejdsgiveren utvetydigt tilkendegiver at være villige hertil samt til at holde arbejdet normaliseret.

Der bestod heller ikke nogen overenskomstmæssig forpligtelse for DSB til ”at tilkendegive, at DSB garanterede alle lokomotivførere, der havde fået frataget deres adgangskort, at de kunne få det igen ved henvendelse”. Det var præcis det, man sagde til medarbejderne, men der er ingen overenskomstmæssig forpligtelse hertil.

### **Arbejdsrettens begrundelse og resultat**

Sagen angår en overenskomststridig arbejdsnedlæggelse blandt lokomotivførerne på fjerntog og regionaltog i DSB den 28. november 2018, hvor arbejdet efter kl. 10.00 blev nedlagt bl.a. på Københavns Hovedbanegård, i Struer, Esbjerg, Aalborg og Odense.

Det fremgår af brev af 28. november 2018 fra Landsorganisationen i Danmark (nu Fagbevægelsens Hovedorganisation), at de lokomotivførere, der havde nedlagt arbejdet, blev spurgt, om de ville genoptage arbejdet, og at de lokomotivførere, der ikke ville genoptage arbejdet, fik inddraget deres adgangskort og blev sendt hjem. Det må efter forklaringen afgivet af underdirektør i DSB, Poul Gemzøe-Enemark, lægges til grund, at i alt 14 medarbejdere afleverede deres adgangskort og blev bedt om at forlade arbejdspladsen. I København skete der dog ikke inddragelse af adgangskort, men de strejkende blev bedt om at forlade arbejdspladsen. Det må endvidere lægges til grund, at fem medarbejdere hentede kortet samme dag, mens ni medarbejdere hentede kortet, da de næste gang skulle møde på arbejde.

Klager har i påstand 1 anført principalt, at DSB ved inddragelsen af adgangskortene udøvede en overenskomststridig lockout, subsidiært et overenskomststridigt kampskridt. Ved påstand 2



og 3 har klager anført, at DSB var forpligtet til at tilkendegive, at DSB var villig til at modtage arbejdskraft fra alle lokomotivførere, der var blevet sendt hjem af DSB, og at DSB var forpligtet til at tilkendegive, at DSB garanterede alle lokomotivførere, der havde fået frataget deres adgangskort, at de kunne få det igen ved henvendelse.

Det fremgår som nævnt ovenfor af brevet af 28. november 2018, at lokomotivførerne blev spurgt om de ville genoptage arbejdet, og at det kun var de lokomotivførere, der ikke ville genoptage arbejdet, der fik inddraget deres adgangskort.

Der er mellem parterne enighed om, at DSB var berettiget til at anmode de medarbejdere, der deltog i den overenskomststridige strejke, om at forlade arbejdspladsen.

At der samtidig skete inddragelse af adgangskortet hos en del af de strejkende lokomotivførere skyldtes ifølge forklaringen afgivet af Poul Gemzøe-Enemark, at DSB med henblik på at få togdriften i gang igen ønskede at skabe sig et overblik over, hvor mange lokomotivførere der strejkede, og hvor mange der gerne ville arbejde, ligesom man ønskede at forhindre, at de strejkende ved at opholde sig på arbejdspladsen søgte at påvirke de, der gerne ville arbejde, til at deltage i strejken, eller udsatte dem for repressalier.

Arbejdsretten finder, at inddragelsen af adgangskort hos de lokomotivførere, der havde tilkendegivet, at de ikke ønskede at genoptage arbejdet, under de beskrevne omstændigheder og med det angivne formål må anses for at være en berettiget beslutning som konsekvens af de pågældende lokomotivføreres arbejdsnedlæggelse, og at inddragelsen ikke udgør en sådan midlertidig hjemsendelse uden driftsmæssig begrundelse, der er en forudsætning for, at hjemsendelse kan anses for at være en overenskomststridig lockout.

Arbejdsretten finder heller ikke grundlag for anse inddragelsen af adgangskortene for at være et overenskomststridigt kampskridt. DSB's formål med inddragelsen var således en driftsmæssigt begrundet beslutning bl.a. af hensyn til muligheden for skabe overblik over, hvem der strejkede, og hvem der ville arbejde, og DSB's beslutning om inddragelsen kan ikke anses for at være truffet med henblik på at eskalere konflikten.



Bevisførelsen giver endvidere ikke grundlag for at antage, at de strejkende lokomotivførere måtte forstå situationen sådan, at de var lockoutet, suspenderet eller bortvist, eller at inddragelsen af adgangskortet skulle have betydning for deres mulighed for at genoptage arbejdet. Der henvises herved til udskriften fra Dansk Jernbaneforbunds Facebookside, hvor en af de lokomotivførere, der havde fået inddraget sit adgangskort, i en besked oplyste om inddragelsen af kortet: ”ja det kunne jeg komme og få igen næste gang jeg skulle møde”. Endvidere henvises til mailen sendt kl. 18.28 den 28. november 2018 fra en gruppeleder i DSB til en anden af de strejkende lokomotivførere, hvori det var anført, at når lokomotivføreren næste gang mødte på arbejde, havde gruppelederen adgangskortet klar til ham. Det må i øvrigt som nævnt ovenfor lægges til grund, at fem medarbejdere hentede deres adgangskort samme dag, og at ni medarbejdere hentede kortet, da de næste gang skulle på arbejde.

Klager kan på denne baggrund ikke få medhold hverken i den principale eller subsidiære påstand 1, og der er heller ikke grundlag for tage klagers påstand 2 eller 3 til følge. Endvidere kan klagers påstand 4 om en bod til DSB ikke tages til følge.

Arbejdsretten tager herefter indklagedes påstand om frifindelse til følge.

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

Dansk Arbejdsgiverforening for DI Overenskomst I for DSB frifindes.

I sagsomkostninger skal Fagbevægelsens Hovedorganisation for Brancheorganisationen Luftfart og Jernbane inden 14 dage efter afsigelsen af denne dom betale 5.000 kr. til Arbejdsretten.

Hanne Schmidt