



Udskrift af Tjenestemandsskikets dom af 22. december 2020

I sag nr. 2019-414 (tidl. sagsnr. TR2018.0007):

Medarbejder- og Kompetencestyrelsen

for

DSB SOV

(advokat Jonas Blegvad Jensen)

mod

Fagbevægelsens Hovedorganisation

for

Offentligt Ansattes Organisationer

for

Dansk Jernbaneforbund

(advokat María Muñiz Auken)

Dommere: Mikael Sjöberg, Janni Christoffersen, Carsten Holm, Anna Braad, Tine Holst, Niels Tønning og Poul Dahl Jensen (retsformand).

Tvisten

Sagen angår, om en række tjenestemandsansatte lokomotivførere har deltaget i arbejdsnedlæggelser den 28. november 2018 og derved har begået tjenesteforseelse, jf. tjenestemandsskikens § 10, og – hvis dette anses for bevist – hvilken sanktion de skal idømmes for tjenesteforseelsen.

Påstande

Klager, Medarbejder- og Kompetencestyrelsen for DSB SOV, har nedlagt påstand om, at arbejdsnedlæggelserne den 28. november 2018 kendes ulovlige, og at de i arbejdsnedlæggelserne deltagende tjenestemænd, der er medlemmer af OAO-S, idømmes en bøde, subsidiært en irettesættelse og mere subsidiært en advarsel.

Indklagede, Fagbevægelsens Hovedorganisation for Offentligt Ansattes Organisationer for Dansk Jernbaneforbund, har nedlagt påstand om, at klager tilpligtes at anerkende, at arbejdsnedlæggelserne den 28. november 2018 sluttede kl. 16.18, subsidiært kl. 18.00 (påstand 1). Overfor klagers påstand har indklagede nedlagt påstand om frifindelse, subsidiært at der pålægges de indklagede tjenestemænd en advarsel, subsidiært en irettesættelse og mere subsidiært en bøde (påstand 2).

Klager har påstået frifindelse for indklagedes påstand 1.

Sagsfremstilling

I december 2017 meldte DSB SOV sig efter bemyndigelse fra Finansministeriet ind i Dansk Industri og opsagde i den forbindelse det hidtidige overenskomstgrundlag på det statslige område. Ved dom af 28. september 2018 fastslog Arbejdsretten, at Finansministeriets bemyndigelse til DSB om indmeldelse i Dansk Industri var lovlig, og at DSB ved indmeldelsen i Dansk Industri gyldigt kunne opsige det statslige overenskomstgrundlag uden frigørelseskonflikt.

Blandt DSB's medarbejdere, som er medlemmer af Dansk Jernbaneforbund, var der gennem længere tid utilfredshed med DSB's skifte fra offentligt til privat regi. Det førte bl.a. til en række faglige aktioner blandt medarbejderne. Den 5. og 21. november 2018 blev der gennemført arbejdsnedlæggelser blandt henholdsvis lokomotivførere ved S-togene og togførere ved fjern- og regionaltogene. Ved Tjenestemandsrettens domme af 3. december 2020 (sagerne 2019-410 og 2019-421) er en række tjenestemandsansatte lokomotivførere og togførere idømt bøder for deltagelse i arbejdsnedlæggelserne den 5. og 21. november 2018.

Den foreliggende sag angår arbejdsnedlæggelser den 28. november 2018 gennemført af tjenestemandsansatte lokomotivførere ved fjern- og regionaltogene. Arbejdsnedlæggelserne skete om formiddagen fra kl. 10.02 til 12.30 og igen om eftermiddagen fra kl. 13.00, idet parterne er uenige om, hvornår arbejdsnedlæggelsen om eftermiddagen ophørte. Der er i sagen fremlagt et billede af en udateret SMS, som ifølge DSB blev rundsendt blandt lokomotivførerne den 28. november 2018. I SMS'en er bl.a. anført: "STOP, vi nedlægger arbejdet i hele landet fra kl. 13 indtil videre. Til jer, der kører: kør til næste depot."

Der blev blandt lokomotivførerne afholdt faglige møder i DSB's lokaler i hele landet. På opholdsstuerne blev lokomotivførerne af deres ledere bedt om at forlade DSB's arealer og aflevere deres adgangskort, hvis de ikke agtede at udføre deres arbejde. Et antal lokomotivførere forlod på den baggrund DSB's arealer, og nogle afleverede desuden deres adgangskort.

Kl. 16.18 gav DSB meddelelse om, at togtrafikken ville blive genoptaget kl. 18. I en fremlagt "døgnrapport" er der kl. 18 registreret følgende: "Faglig møde sluttet og LKF i gang igen kl. 18". Ifølge DSB ophørte arbejdsnedlæggelsen først kl. 18.30.

Den 29. november 2018 foretog DSB indberetning til Moderniseringsstyrelsen (nu Medarbejder- og Kompetencestyrelsen) om, at henholdsvis 10 og 35 tjenstemandsansatte lokomotivførere havde nedlagt arbejdet den 28. november 2018 i tidsrummet fra kl. 10.02 til 12.30 og fra kl. 13:00 til 18.30. Indberetningen omfattede samtlige tjenstemænd ved fjern- og regionaltoget, som havde tjeneste den 28. november 2018 i de pågældende tidsrum. Hertil kommer, at henholdsvis 16 og 21 overenskomstansatte ligeledes blev indberettet til Dansk Industri.

Samme dag indgav Medarbejder- og Kompetencestyrelsen klageskrift til Tjenstemandsretten på grundlag af indberetningerne fra DSB.

DSB har efterfølgende saneret listen af indberettede tjenstemænd ved at frafalde sagen mod de tjenstemænd, der i forlængelse af indberetningen er fremkommet med redegørelser for deres tjeneste den pågældende dag, som enten har kunnet verificeres af DSB, eller som efter DSB's opfattelse har skabt tvivl om, hvorvidt tjenstemændene faktisk har deltaget i arbejdsnedlæggelserne. DSB har efter det oplyste i forbindelse med saneringen foreholdt tjenstemændenes ledere listerne over de indberettede tjenstemænd med henblik på at høre, hvorvidt lederne havde bemærkninger til indberetningen af de enkelte tjenstemænd, herunder også hvordan lederne forholdt sig til de af tjenstemændene anførte forklaringer om, at de har været i kontakt med lederne.

Saneringen har ført til, at klager har frafaldet syv tjenstemænd samt yderligere to, som er fratrukket, således at sagen nu omfatter 36 tjenstemænd.

Parterne har til brug for sagen udarbejdet et fælles støttebilag, der indeholder en oversigt over oplysninger om de enkelte tjenestemænd, som parterne er enige henholdsvis uenige om, herunder om tjenestemændene har deltaget i arbejdsnedlæggelsen og hvor længe, om de har haft kontakt til DSB eller Banedanmark, og om de har stået til rådighed for tjeneste. I støttebilaget er tjenestemændene kategoriseret og farvemarkeret efter følgende kriterier. De tjenestemænd, der har erkendt deltagelse i arbejdsnedlæggelsen, er markeret med grøn. De tjenestemænd, der bestrider at have deltaget i arbejdsnedlæggelsen, men som efter klagers opfattelse har forsømt at melde sig til tjeneste under arbejdsnedlæggelsen, er markeret med gul. De tjenestemænd, der bestrider at have deltaget i arbejdsnedlæggelsen med henvisning til, at de gerne ville arbejde, men så sig ude af stand hertil grundet den psykiske påvirkning af de faglige møder, er markeret med orange.

For så vidt angår arbejdsnedlæggelsen om formiddagen er tjenestemændene grupperet således:

- Grøn gruppe: T1, T2, T3, T4, T5 og T6.
- Orange gruppe: T7.

For så vidt angår arbejdsnedlæggelsen om eftermiddagen er tjenestemændene grupperet således:

- Grøn gruppe: T8, T9, T10, T11, T12, T13, T14, T15, T16, T17, T18, T19, T20, T21, T22, T23, T24, T25, T26 og T27.
- Gul gruppe: T28, T29, T30, T31, T32 og T33.
- Orange gruppe: T34, T35 og T36.

Det er klagers opfattelse, at alle tjenestemænd i grøn, gul og orange gruppe har deltaget i arbejdsnedlæggelserne.

Det er heroverfor indklagedes opfattelse, at tjenestemændene i gul gruppe og orange gruppe ikke har deltaget i arbejdsnedlæggelserne. Tjenestemændene i gul gruppe var til rådighed for tjeneste og forsøgte at komme i kontakt med DSB. Tjenestemændene i orange gruppe har ikke været i stand til at fremføre tog, jf. jernbanelovens § 69, stk. 1, og har gjort DSB opmærksom herpå. Tjenestemændene i grøn gruppe har deltaget i arbejdsnedlæggelsen, dog ikke det tidsrum, som klager har registreret.

Tjenestemændenes forklaringer er gengivet i indklagedes processkrifter, og der er endvidere for nogle af tjenestemændene fremlagt skriftlig dokumentation.

Af en mail af 24. november 2020 fra personaleleder A til lokomotivfører T33 fremgår bl.a.:

”Som svar på din henvendelse, vedrørende din tjeneste den. 28/11-2018.

Kan jeg hermed bekræfte at jeg talte med dig i telefon ...

Jeg var selv i Telegade, til ansættelsessamtaler med nye lokomotivførere. Så husker dagen som meget hektisk, hvor jeg løbende talte med dig, hen over eftermiddagen og aften, hvor vi forsøgte at få gang i driften igen.”

Af en mail af 25. november 2020 fra gruppeleder B til lokomotivfører T31 fremgår bl.a.:

”Undertegnede bekræfter, at der ikke er belæg for påstanden om at medarbejder [T31] ... skulle have deltaget i en arbejdsnedlæggelse den 28.11.2018
Efter samtale med [T31] og det oplyste i LTD2 har han udført det af DSB efterspurgte arbejde.”

Forklaringer

Poul Gemzøe-Enemark har forklaret bl.a., at han er underdirektør og forhandlingschef hos DSB. Han har været ansat i DSB i 3 år. Han var bl.a. involveret i DSB's indmeldelse i Dansk Industri og opsigelse af det statslige overenskomstgrundlag. Der var i starten enighed om, at det var en god idé, men i januar 2018 rejste Dansk Jernbaneforbund tvivl om, hvorvidt DSB lovligt kunne indmelde sig i Dansk Industri, og der blev rejst en sag herom ved Arbejdsretten. Foråret 2018 var præget af et meget konfliktfyldt miljø mellem lokomotivførerne og DSB. I sommeren 2018 nedlagde et stort antal lokomotivførere arbejdet. Det blev struktureret ved, at lokomotivførerne sygemeldte sig på samme tid. Tjenestemand retten fastslog efterfølgende, at der var tale om en maskeret arbejdsnedlæggelse. I september 2018 fik DSB Arbejdsrettens

ord for, at indmeldelsen i Dansk Industri og opsigelsen af overenskomstgrundlaget på det statslige område var i orden. Etablingen af det nye aftalegrundlag mellem parterne, herunder om tillidsrepræsentanter, var problematisk og udløste en voldsom reaktion fra arbejdstager-side. Den 5. november 2018 havde de endnu en arbejdsnedlæggelse blandt lokomotivførerne. Der var på daværende tidspunkt ikke fastsat retningslinjer for, hvordan medarbejderne skulle reagere i tilfælde af en arbejdsnedlæggelse. Der er ikke tradition for, at lokomotivførerne nedlægger arbejdet, og DSB var derfor ikke forberedt på det. Han kan godt huske den SMS-besked, som der er fremlagt et billede af i sagen, men han ved ikke, hvornår den blev sendt ud. Der floredede en del SMS-beskeder på daværende tidspunkt. Dette var én af dem. DSB havde fået kendskab til beskederne fra nogle ledere, der tidligere var lokomotivførere. Beskederne var blevet sendt fra taletidskort og kunne derfor ikke spores. Det virkede som om, at der var en vis koordination blandt de forskellige medarbejdergrupper. Arbejdsnedlæggelserne skiftede mellem lokomotivførerne på S-togene og lokomotivførerne og togførerne på regionaltoget.

Han var i Høje Taastrup, da arbejdsnedlæggelsen den 28. november 2018 begyndte inde på Københavns Hovedbanegård. De fik oplysninger om, at nogle af de tilstedeværende lokomotivførere gerne ville udføre deres arbejde, men blev presset af dem, der nedlagde arbejdet. Derfor besluttede de, at mellemlederne skulle konfrontere de enkelte lokomotivførere og spørge, om de deltog i arbejdsnedlæggelsen. Hvis de gjorde det, skulle de anmodes om at aflevere deres adgangskort og forlade stedet med besked om, at de ville få kortet tilbage, når de igen meldte sig klar til tjeneste. Det medførte, at en stor gruppe forlod området og stillede sig uden for Københavns Hovedbanegård. Lederne rundt omkring i landet blev instrueret i på tilsvarende måde at inddrage adgangskortet fra dem, der ikke ville arbejde. Fremgangsmåden blev anvendt på opholdsstuerne, hvor arbejdet blev nedlagt, og hvor lederne havde mulighed for det. Han var ikke til stede på samtlige stuer og ved ikke, hvad der konkret er blevet sagt, men instruksen til lederne var klar.

Da konflikten var ophørt kl. 18.30, havde stort set alle lokomotivførere fået deres adgangskort tilbage. De resterende modtog en mail om, at deres adgangskort lå klar. Da lokomotivførerne løbende kom og sagde, at de var klar til at genoptage arbejdet, var det ikke muligt at sætte dem i gang med det samme. Man skulle først have flyttet personale og materiel. Lokomotivførerne genoptog derfor arbejdet på forskellige tidspunkter. Der er muligvis nogle lokomotivfø-

rere, som er blevet genindsat før kl. 18.30, hvor driften var oppe at køre i reduceret omfang. Udmeldingen fra DSB kl. 16.18 om, at trafikken ville blive genoptaget kl. 18, var udtryk for skøn fra DSB og Banedanmark, som var baseret på, hvilket mandskab man forventede at have rådighed over på dette tidspunkt.

Han var selv involveret i indberetningen af tjenestemændene. DSB har vurderet de indkomne bemærkninger fra tjenestemændene, og de respektive personaleledere er blevet foreholdt deres forklaringer. Det er ikke DSB's ansvar, at nogle tjenestemænd ikke kunne møde til tiden på grund af arbejdsnedlæggelserne. De, der kom for sent, burde have underrettet ledelsen herom. Hvis man ikke anser sig i stand til at kunne udføre sit arbejde, skal man meddele det. Det gør man ved at sygemelde sig. Der er en fast procedure for, hvordan sygemelding registreres i systemet. "LTD2", som er nævnt i gruppeleder B's mail af 25. november 2020, er DSB's planlægningssystem. Systemet viser de planlagte ture og ikke den faktiske kørsel.

Jan Sigurdur Christensen har forklaret bl.a., at han er kommerciel direktør hos DSB og medlem af direktionen. Han har ansvar for DSB's kundetilfredshed og omdømme. Han har været ansat i 4 år. Arbejdsnedlæggelserne den 28. november 2018 medførte et estimeret direkte tab på flere millioner kroner. Det kan opgøres ret nøjagtigt på grundlag af statistiske oplysninger om antallet af rejsende og billetpriser mv. Det indirekte tab er imidlertid meget større. DSB har mange kunder og har stort fokus på, at kunderne har tillid til dem. Kundernes tillid er afgørende, især når det kommer til fornyelse af pendlerkort. Arbejdsnedlæggelser er meget skadelig for denne tillid.

Thomas Gordon Clausen har forklaret bl.a., at han er driftschef hos DSB og har ansvar for håndtering af trafikken på dagen. Driftscentre håndterer enhver form for uro på dagen, herunder sygemeldinger. Der findes to driftscentre: ét for fjerntog og ét for S-tog. Fjernstyringscentralen (Banedanmark) har ansvar for at sende signaler til togene og undgå, at de støder sammen. Driftscentralen (DSB) sørger for at få puslespillet til at gå op og står bl.a. for bemanding af togene. Arbejdsnedlæggelser har en anden karakter end andre hændelser. Hvis der sker en signalfejl, vil det normalt blive løst i samarbejde med lokomotivførerne. Ved arbejdsnedlæggelser er der ikke nogen samarbejdsvilje fra lokomotivførernes side. Derfor skal der ikke meget til, før det bliver kaotisk. Selv en kort arbejdsnedlæggelse har en stor betydning

for togtrafikken, og hvis de lader stå til i 10 minutter, vil der kunne gå timer, før trafikken er normal igen. Der skal lidt mere til på fjerntog end på S-tog, men det er ikke meget anderledes.

Den 28. november 2011 havde han fri. Han var dog med over telefon. Han kunne bidrage med erfaringer fra bl.a. arbejdsnedlæggelserne tidligere samme måned. De havde drøftet, hvordan de skulle håndtere en arbejdsnedlæggelse, hvis den opstod igen, og havde i den forbindelse overvejet forskellige scenarier. I driftscentralen sidder der typisk 2-3 driftsledere, der holder styr på over 200 lokomotivførere. Det er også dem, der tager telefonen, hvis der bliver ringet. Som følge af arbejdsnedlæggelserne besluttede Banedanmark på et tidspunkt at stoppe trafikken, da de kunne konstatere, at DSB ikke havde styr på deres lokomotivførere. Udmeldingen fra DSB kl. 16.18 om, at trafikken ville blive genoptaget kl. 18, var ikke nogen sikker angivelse. Det var egentlig mest for at tilkendegive, at der ikke ville blive indsat tog i myldretiden. Der var tale om en foreløbig vurdering fra Banedanmark. Det kunne i hvert ikke blive tidligere end kl. 18. Derfor slettede de alle tog i systemet frem til kl. 18. Forudsætningen for at kunne genoptage driften fuldt var, at alle lokomotivførere stod klar det rigtige sted, og det gjorde de ikke kl. 18. Banedanmark besluttede at sætte togene i gang, så snart der var en lokomotivfører, som meldte sig. Togene fyldte på stationerne, og man var ved at lukke andre operatører inde. I første omgang handlede det derfor bare om at få ryddet op. Kl. 18 var der stadig tog, som ikke kunne køre på grund af andre tog, der stod i vejen. Det tog lang tid at komme i gang igen. De nåede ikke op i fuld drift igen den dag. De kom op på halvdelen eller to tredjedele af det, der normalt kører om aftenen.

Peter Kanstrup har forklaret bl.a., at han er lokomotivfører og fællestillidsrepræsentant for lokomotivførerne på fjerntrafikken. Han er tjenestemand og har været ansat i 34 år. Den 28. november 2018 var han ikke fællestillidsrepræsentant, men han var på det tidspunkt en del af lokomotivpersonalets områdegruppe under Dansk Jernbaneforbund, hvor han sad i den daglige ledelse. Han var på arbejde den 28. november 2018. Som lokomotivfører har man forskellige referencelinjer. Fjernstyringscentralen (Banedanmark) står for driften ude på skinnerne og den daglige disponering af togene, og det er dem, man tager kontakt til, hvis man f.eks. holder for stop. DSB's daglige ledelse udgøres af driftscentralen eller driftsledelsen, som står for disponering af lokomotivførerne på dagen. Man henvender sig til driftscentralen, når der opstår udfordringer på dagen, og det er også driftscentralen, som sørger for disponering af lokomotivførerne, hvis der er noget, som skal laves om. Man ringer til instruktørvagten, hvis

der er noget teknik, der driller. Tjenestefordelingen (DSB) tager stilling til ansøgninger om vagtbytte og frihed mv. samt tjenestefordeling af reserve. Det er tjenestefordelingen, som tildele vagter til lokomotivførere, der ikke kører faste ture. Det er en planlægning, der typisk ligger nogle uger fremme, og det har ikke noget at gøre med den daglige drift. Lokomotivførers nærmeste leder, også kaldet en gruppeleder, tager sig af ansættelsesmæssige forhold, f.eks. MUS-samtaler. Man ringer ikke til sin gruppeleder, hvis man kommer for sent. Det er i så fald driftsledelsen, man skal tale med. Man har normalt kontakt til driftsledelsen på dagen. Driftsledelsen og instruktørvagten sidder på Københavns Hovedbanegård. Fjernstyringscentralen sidder rundt omkring i landet. Hvis man ikke føler sig i stand til at køre et tog, har man pligt til at lade være med at køre. Man skal endvidere fortælle det til driftsledelsen. Han har aldrig hørt om, at man skal aflevere en lægeerklæring, hvis man ikke er i stand til at køre tog. Når man holder pause, opholder man sig normalt i et pauselokale på den enkelte station. Der er på de fleste stationer mere end ét lokale. Der findes ikke nogen instruks om, hvor man skal holde pause.

T7 har forklaret bl.a., at han er lokomotivfører. Han har været ansat i DSB i godt 39 år. Han var på arbejde om formiddagen den 28. november 2018. Han var ikke klar over, at der skulle være arbejdsnedlæggelser. Han fik ikke nogen SMS om, at arbejdet ville blive nedlagt. De må ikke bruge deres telefoner, når de kører tog. Han havde hørt om, at der havde været en arbejdsnedlæggelse på S-togene ca. 1 måned forinden, men det havde ikke noget med fjerntogene at gøre. Han mødte omkring kl. 4-5 om morgenen på Fredericia Station. Han skulle køre fra Fredericia Station til Københavns Lufthavn og derfra til Københavns Hovedbanegård, hvor han skulle holde pause. Derefter skulle han køre hjem til Fredericia Station. Det var lidt over kl. 10, da han ankom på Københavns Hovedbanegård. Han gik ind på opholdsstuen. Der var fuldt hus derinde. Han havde fået at vide, at de havde nedlagt arbejdet. Han gik ind i et lokale bagved for at holde sin pause. Han havde pause i godt 45 min. Han kunne høre snak fra lokalet ved siden af. Der var ca. 30 lokomotivførere. De talte højt. Der var også gruppeledere. Han fik at vide, at han ikke kunne komme ud at køre tog. Han ringede til driftscentralen for at høre, hvad han skulle gøre. Han sagde til dem, at han ikke turde køre tog, fordi han ikke var i stand til det. Han sagde ikke, at han nægtede det. Han sagde, at han ikke var i stand til det. At køre et tog er ikke det samme som at køre en bil. Hvis ens tanker ikke er klare, så kan man komme til at overse noget, og det kan få katastrofale følger. Derfor vil han ikke køre, når han ikke er "fit for fight". Det er første gang, han nogensinde har sagt fra. Han blev siddende i det

bagerste pauselokale, efter at han havde talt med driftsledelsen. Han holdt sig på afstand af den store forsamling. Han overvejede ikke at sygemelde sig. Han var ikke syg. Kl. 11.45 begyndte der at falde lidt ro på. Omkring kl. 12.00 ringede han til driftscentret og sagde, at han godt turde at køre tog igen. Han fik at vide, at han skulle rejse hjem til Fredericia med et tog som passager. Han kom hjem 2½ time senere. Han var ikke klar over, at han var blevet taget med på listen over dem, som havde nedlagt arbejdet. Han mener ikke, at han gjorde noget forkert.

T34 har forklaret bl.a., at han er lokomotivfører. Han har været ansat i 29 år. Den 28. november 2018 mødte han ca. kl. 10. Han skulle have fri omkring kl. 17. Han skulle køre over Vestfyn. Han skulle have pause på Odense Banegård fra kl. 14.30. Han blev først klar over arbejdsnedlæggelserne, da han ankom til opholdsstuen på Odense Banegård. Han havde ikke hørt om arbejdsnedlæggelserne tidligere på dagen. Han havde ikke modtaget nogen SMS eller andre beskeder om, at arbejdet var nedlagt. Stuen på Odense Banegård er delt op tre rum. Et stort rum, og to mindre stuer, hvor man kan sidde for sig selv. På stuen i Odense var der larm. Folk råbte og skreg. Han blev noget rystet. Der var 10-15 personer. Folk kom og gik. Han kan ikke huske, hvad de sagde. Stemningen var fjendtlig. Han følte sig ikke tryk. Han satte sig ind i et af de mindre lokaler, hvor der var mere ro. Da hans pause var ved at være slut, kunne han mærke, at han ikke kunne køre tog. Han ringede til driftsledelsen og sagde, at han ikke kunne køre, fordi han var for rystet. Han fik besked på at gå ind at sætte sig. Svendborgbanen, som han skulle køre på, er rimelig kompleks. Man skal være rimelig årvågen og klar. Det følte han ikke, at han var. Han har ikke tidligere været ude for at skulle meddele driftsledelsen, at han ikke kunne køre. En læge ville sandsynligvis ikke kunne have konstateret, at han ikke kunne køre tog. En grupeleder i Odense sagde, at han bare kunne tage hjem, men det gjorde han ikke. Han satte sig ind på stuen. På den stue, hvor han sad, var der flere, der havde nedlagt arbejdet. Omkring kl. 17.30 havde han fyraften. Der blev efter kontakt til driftsledelsen bestilt en taxa, og han og nogle andre lokomotivførere blev kørt hjem til Fredericia.

Anbringender

Klager har anført bl.a., at de pågældende tjenestemænd har gjort sig skyldige i en kollektiv overtrædelse af pligten i henhold til tjenestemandslovens § 10 ved at have deltaget i arbejdsnedlæggelserne den 28. november 2018. Det kan lægges til grund, at der blev gennemført arbejdsnedlæggelser både om formiddagen og om eftermiddagen den 28. november 2018.

Arbejdsnedlæggelsen om formiddagen varede fra kl. 10:02 til kl. 12:30, og arbejdsnedlæggelsen om eftermiddagen varede fra kl. 13:00 til kl. 18:30. Det forhold, at DSB kl. 16.18 meddelte, at togtrafikken ville blive genoptaget kl. 18:00, medfører ikke, at DSB har accepteret lokomotivførernes arbejdsnedlæggelse, eller at de faglige møder kunne fortsætte frem til dette tidspunkt. Beslutningen om at indstille togdriften frem til kl. 18 skete efter samråd med Bannedanmark og var alene begrundet i den gennemførte arbejdsnedlæggelse. Togdriften kunne ikke genoptages i umiddelbar forlængelse af arbejdsnedlæggelsen, idet DSB først kunne genoptage driften efter, at der var foretaget allokering af lokomotivførerne og borttrangering af forladte tog mv. Ophørstidspunktet kl. 18.30 er konservativt sat. Arbejdsnedlæggelsen kan i hvert fald tidligst anses for at være ophørt kl. 18, idet flere af tjenestemændene har erkendt at have nedlagt arbejdet indtil kl. 18.

Under de helt særlige omstændigheder, der gjorde sig gældende den 28. november 2018, og i øvrigt i lyset af den konfliktfyldte situation, som DSB befandt sig i, må de tjenestemandssatte lokomotivførere have pligt til at gøre sig rimelige bestræbelser på klart og tydeligt at tilkendegive over for DSB, at de ikke deltog i arbejdsnedlæggelsen, og at de i øvrigt stillede deres arbejdskraft til rådighed for DSB. Det er i en sådan situation ikke urimeligt at forlange af tjenestemænd, der notorisk ikke må nedlægge arbejdet, at de klart og tydeligt tilkendegiver, at de ikke deltager i de ulovlige arbejdsnedlæggelser, der pågår. Da de indberettede tjenestemænd ikke har gjort dette, må der være en klar formodning for, at de pågældende tjenestemænd har deltaget i arbejdsnedlæggelserne.

De 26 tjenestemænd i grøn gruppe har erkendt at have nedlagt arbejdet. Disse tjenestemænd skal idømmes en bøde. Der er uanset varigheden af tjenestemændenes deltagelse i arbejdsnedlæggelsen ikke grundlag for at anvende en mildere sanktion end bøde. Selv meget kortvarige arbejdsnedlæggelser har stor skadevirkning for DSB.

De seks tjenestemænd i gul gruppe udførte ikke deres oprindeligt planlagte tjeneste. De var i den foreliggende situation forpligtet til direkte og utvetydigt at gøre DSB opmærksom på, at de ikke deltog i arbejdsnedlæggelsen, og i øvrigt stille sig til rådighed for tjeneste. Dette gælder, selv om der ikke var fastsat retningslinjer herom fra DSB. Ingen af tjenestemændene har dokumenteret en sådan henvendelse til DSB, og derfor må de alle anses for at have deltaget i arbejdsnedlæggelsen. Det kan ikke være afgørende, om tjenestemændene har deltaget i et fag-

ligt møde. Afgørende er derimod, om tjenestemændene enten direkte eller indirekte har nedlagt arbejdet. Tjenestemændene var ikke at finde på de lokaliteter, hvor indklagede hævder, at de befandt sig. De var ikke til rådighed for tjeneste. Der kan ikke lægges vægt på udsagn fra gruppelederne i de fremlagte mails af 24. og 25. november 2020. Disse udtalelser er først fremkommet på et meget sent tidspunkt i sagen, og de pågældende gruppeledere har ikke afgivet forklaring.

De fire tjenestemænd i orange gruppe, der hævder, at de var for psykisk påvirkede af aktiviteterne og stemningen omkring arbejdsnedlæggelsen til at kunne føre tog, har i den foreliggende situation haft en særlig anledning til at sikre sig bevis for, at de reelt havde lovligt forfald. Dette gør sig særligt gældende for de tjenestemænd, der har opholdt sig i opholdsrum, hvor der blev holdt fagligt møde. Tjenestemændene har ikke på nogen måde dokumenteret eller sandsynliggjort, at de faktisk var ude af stand til at køre tog som følge af psykisk påvirkning. De må derfor også anses for at have deltaget i arbejdsnedlæggelsen.

Tjenestemændene gul og orange gruppe skal også idømmes en bøde. Der er således heller ikke for disse tjenestemænds vedkommende grundlag for at anvende en mildere sanktion end bøde.

Indklagede har anført bl.a., at klagers angivelse af den tidsmæssige udstrækning af arbejdsnedlæggelsen om eftermiddagen den 28. november 2018, som bl.a. har betydning eventuelt efterfølgende løntræk hos tjenestemændene, ikke kan lægges til grund. Arbejdsnedlæggelsen må anses for at være ophørt kl. 16.18. Tjenestemændene modtog kl. 16.18 meddelelse fra DSB om, at trafikken ville blive genoptaget kl. 18. Fra dette tidspunkt og frem til kl. 18 havde det således ikke betydning for trafikken, om der blev holdt fagligt møde. Lokomotivførerne kunne alligevel ikke køre tog. Ifølge DSB's egne registreringer blev arbejdet genoptaget kl. 18. Der er derfor i hvert fald ikke grundlag for at anse arbejdsnedlæggelsen for at være ophørt senere end kl. 18.

Det er klager, der har bevisbyrden for, at tjenestemændene har deltaget i arbejdsnedlæggelserne. DSB havde på daværende tidspunkt ikke retningslinjer for, hvordan medarbejderne skulle agere i tilfælde af en arbejdsnedlæggelse. Der kan i mangel af sådanne retningslinjer ikke stilles generelt krav om, at tjenestemændene på eget initiativ positivt skal tilkendegive, at

de ikke deltager i en ulovlig arbejdsnedlæggelse. En manglende tilkendegivelse er således ikke tilstrækkeligt som bevis for deltagelse i en arbejdsnedlæggelse. Der er ikke bevismæssigt grundlag for at antage, at der blev anvendt SMS-kæder ved arbejdsnedlæggelserne den 28. november 2018. Der er fremlagt et billede af en SMS-besked, men den er udateret, og i øvrigt er der ikke dokumentation for, at den er blevet sendt til lokomotivførerne i denne sag.

Anvendelse af disciplinærstraf forudsætter, at der foretages en individuel vurdering af de enkelte tjenestemænd efter almindelige forvaltningsretlige principper, herunder forbuddet mod skøn under regel. Klager handlede i strid med disse principper, da klager uden forbehold indberettede alle tjenestemænd, der var på arbejde i de pågældende tidsrum den 28. november 2018. Klager har først efterfølgende og ikke af egen drift, men på baggrund af indklagedes redegørelser for de pågældende tjenestemænds tjeneste den pågældende dag foretaget en nærmere undersøgelse i forhold til den enkelte tjenestemands deltagelse. Der er dog ikke grundlag for at antage, at klager har været tilstrækkelig grundig, jf. således bl.a. udtalelserne fra to gruppeledere i de fremlagte mails af 24. og 25. november 2020.

Tjenestemændene i gul gruppe har ikke deltaget i arbejdsnedlæggelserne. De pågældende seks tjenestemænd skulle alle møde på arbejde om eftermiddagen. T30 mødte for sent på grund af uregelmæssig togdrift, men de øvrige tjenestemænd mødte til tiden og var til stede på DSB's lokaliteter, hvor de stod til rådighed for tjeneste. Tjenestemændene har ikke i den foreliggende situation været underlagt en særlig pligt til at tilkendegive over for DSB, at de ikke deltog i arbejdsnedlæggelsen. Tjenestemændene var dog enten i kontakt med eller forsøgte at komme i kontakt med driftsledelsen eller nærmeste leder. Det er ikke usandsynligt, at det kan have været svært at komme i kontakt med driftsledelsen den pågældende dag, og der forelå ingen instruks fra DSB om, hvad man skulle gøre som lokomotivfører, hvis man ikke kunne komme i kontakt med driftsledelsen.

Tjenestemændene i orange gruppe kan heller ikke anses for at have deltaget i arbejdsnedlæggelserne. Tjenestemændene ville have overtrådt jernbanelovens § 69, stk. 1, hvis de kørte tog, når de ikke vurderede sig i stand hertil. De var ikke blevet vejledt i, at de skulle forholde sig på en særlig måde. De var alle fire i kontakt med driftscentret og redegjorde for deres situation.

Tjenestemændene i gul og orange gruppe skal derfor frifindes. Tjenestemændene i grøn gruppe, som alle har erkendt deltagelse i en arbejdsnedlæggelse den 28. november 2018, skal idømmes den mildest mulige sanktion.

Tjenestemandens rettens begrundelse og resultat

Sagen angår en kollektiv arbejdsnedlæggelse blandt lokomotivførerne i DSB's fjern- og regionaltoget den 28. november 2018 om formiddagen og om eftermiddagen.

Der er mellem parterne enighed om, at der var en arbejdsnedlæggelse blandt lokomotivførerne – både de overenskomstansatte og de tjenestemandsansatte – den 28. november 2018 om formiddagen fra kl. 10.02 til kl. 12.30. Der er endvidere enighed om, at der var en ny arbejdsnedlæggelse om eftermiddagen, men her er parterne uenige om, hvornår den ophørte. Sagen omfatter 36 tjenestemandsansatte lokomotivførere, hvoraf 26 har erkendt, at de den pågældende dag deltog i en arbejdsnedlæggelse.

Under sagen skal der for det første tages stilling til, hvornår arbejdsnedlæggelsen om eftermiddagen den 28. november 2018 ophørte. For det andet skal der for 10 lokomotivføreres vedkommende tages stilling til, om de deltog i arbejdsnedlæggelsen og derved ligesom de 26, der har erkendt, begik en tjenesteforseelse, jf. tjenestemandens lovens § 10. Og endelig skal der for det tredje tages stilling til, hvilken sanktion de enkelte tjenestemænd, der har deltaget i arbejdsnedlæggelsen, skal idømmes.

Hvornår ophørte arbejdsnedlæggelsen om eftermiddagen?

Tjenestemandens retten finder, at en kollektiv arbejdsnedlæggelse blandt lokomotivførerne i almindelighed må anses for ophørt på det tidspunkt, hvor de pågældende lokomotivførere er klar til at genoptage arbejdet, og hvor DSB har påbegyndt genoptagelsen af togdriften. Herved er der på den ene side taget hensyn til, at det normalt ikke er praktisk muligt at påbegynde genindsættelsen af togene i det øjeblik, hvor lokomotivførerne er klar til at genoptage arbejdet, og at det fortsatte stop i togtrafikken, der kan henføres hertil, derfor må henregnes til arbejdsnedlæggelsen. På den anden side er der taget hensyn til, at arbejdsnedlæggelsen ikke kan udstrækkes til at vare ved lige frem til det tidspunkt, hvor togdriften er genoptaget i fuldt omfang.

Efter bevisførelsen lægges det til grund, at det anførte ophørstidspunkt i det foreliggende tilfælde kan fastlægges til kl. 18.00, hvor DSB påbegyndte genoptagelsen af togdriften. Den subsidiære del af indklagedes påstand 1 tages derfor til følge.

Dette indebærer, at de lokomotivførere, der deltog i arbejdsnedlæggelsen om eftermiddagen den 28. november 2018, må anses for at have nedlagt arbejdet frem til kl. 18.00, medmindre deres arbejdstid var ophørt inden dette tidspunkt.

Hvem deltog i arbejdsnedlæggelsen om formiddagen?

De tjenstemandsansatte lokomotivførere T1, T2, T3, T4, T5 og T6 har erkendt, at de nedlagde arbejdet i tidsrummet fra kl. 10.02 til 12.30 eller i en del af tidsrummet.

T7 har bestridt, at han deltog i arbejdsnedlæggelsen, idet han på grund af psykisk belastning ikke var i stand til at udføre arbejdet, jf. jernbanelovens § 69, og således havde gyldig grund til ikke at fremføre tog på det pågældende tidspunkt.

Efter T7's forklaring lægges det til grund, at han ankom til opholdsstuen på Københavns Hovedbanegård ved 10-tiden, hvor der var ca. 30 lokomotivførere, der havde nedlagt arbejdet og holdt fagligt møde. Han blev på stedet, indtil han lidt efter kl. 12 kørte som passager med tog til Fredericia.

Ved at forblive på stedet et par timer med kendskab til, at de tilstedeværende lokomotivførere havde nedlagt arbejdet og holdt fagligt møde, finder Tjenestemand retten, at der er skabt en formodning for, at T7 deltog i mødet og dermed også i arbejdsnedlæggelsen. Denne formodning er ikke afkræftet ved hans forklaring om, at han ringede til driftscentret og oplyste, at han var ude af stand til at fremføre tog som følge af, at han var psykisk meget påvirket af aktiviteten i opholdsstuen.

På den baggrund finder Tjenestemand retten, at det må lægges til grund, at T7 deltog i arbejdsnedlæggelsen.

Hvem deltog i arbejdsnedlæggelsen om eftermiddagen?

De tjenestemandsansatte lokomotivførere T8, T9, T10, T11, T12, T13, T14, T15, T16, T17, T18, T19, T20, T21, T22, T23, T24, T25, T26 og T27 har erkendt, at de nedlagde arbejdet i tidsrummet mellem kl. 13.00 og 18.00 (eller en del heraf).

For så vidt angår T34, T35 og T36, der i parternes fælles støttebilag er markeret med orange farve, bemærker Tjenestemand retten følgende:

De nævnte tre lokomotivførere har alle bestridt, at de deltog i arbejdsnedlæggelsen, idet de på grund af psykisk belastning var ude af stand til at udføre arbejdet, jf. jernbanelovens § 69, og således havde gyldig grund til ikke at fremføre tog på det pågældende tidspunkt.

Efter T34's forklaring lægges det til grund, at han ankom til opholdsstuen på Odense Banegård lidt efter kl. 14.00. I det store rum var der 10-15 lokomotivførere, der havde nedlagt arbejdet og holdt fagligt møde. Han blev på stedet, indtil han efter kl. 17.00 tog en taxi hjem.

Ved at forblive på stedet i ca. 3 timer med kendskab til, at de tilstedeværende lokomotivførere havde nedlagt arbejdet og holdt fagligt møde, finder Tjenestemand retten, at der er skabt en formodning for, at T34 deltog i mødet og dermed også i arbejdsnedlæggelsen. Denne formodning er ikke afkræftet ved hans forklaring om, at der blandt de tilstedeværende lokomotivførere var en fjendtlig atmosfære, og at han ringede til driftscentret og fortalte, at han var for rystet til at køre tog.

På den baggrund finder Tjenestemand retten, at det må lægges til grund, at T34 deltog i arbejdsnedlæggelsen.

For så vidt angår T35 lægges det efter bevisførelsen til grund, at han var mødt ind kl. 14.29, og at gruppelederen på et tidspunkt bad ham om at aflevere sit adgangskort og forlade arbejdspladsen, hvilket han gjorde. Efter det oplyste vendte T35 tilbage til arbejdspladsen ca. kl. 17.00, idet han nu så sig i stand til at fremføre tog.

Ved at aflevere adgangskortet og forlade arbejdspladsen findes T35 at have handlet på en måde, der må opfattes som en tilkendegivelse om, at han deltog i arbejdsnedlæggelsen. Det forhold, at T35 har oplyst, at han ikke så sig i stand til at fremføre tog på grund af den adfærd,

grubelederen udviste i forbindelse med afklaringen af, hvem der deltog i arbejdsnedlæggelsen, er ikke tilstrækkeligt til at vise, at han ikke tog del i den faglige aktion.

På den baggrund finder Tjenestemandensretten, at det må lægges til grund, at T35 deltog i arbejdsnedlæggelsen.

Hvad endelig angår T36 bemærkes følgende:

DSB har i parternes fælles støttebilag anført, at T36 havde nedlagt arbejdet i tidsrummet fra kl. 13.54 til kl. 18.30.

Indklagede har bestridt, at T36 deltog i arbejdsnedlæggelsen og har i svarskriftet oplyst følgende:

”[T36] følte sig så presset af situationen og stemningen på depotet, at han ikke følte sig i stand til at fremføre tog på en sikker og forsvarlig måde. Den fulde koncentration var ikke til stede. [T36] valgte derfor at kontakte driftscentret og informere om hans situation. [T36] var klar til at fremføre tog, da der var faldet ro over situationen og mener, han meldte sig klar omkring kl. 17.00.”

Efter det anførte lægges det til grund, at T36 ankom til depotet ved 14-tiden, og at der på depotet befandt sig et større antal lokomotivførere, der holdt fagligt møde og dermed havde nedlagt arbejdet. Da der ikke foreligger oplysninger om, at han forlod stedet igen, før arbejdet blev genoptaget, lægges det til grund, at han opholdt sig på depotet i nogle timer, mens arbejdsnedlæggelsen pågik.

Ved at forblive på depotet i nogle timer med kendskab til, at de tilstedeværende lokomotivførere havde nedlagt arbejdet og holdt fagligt møde, finder Tjenestemandensretten, at der er skabt en formodning for, at T36 deltog i mødet og dermed i arbejdsnedlæggelsen. Denne formodning er ikke afkræftet ved det oplyste om, at han kontaktede driftscentret og informerede om, at han følte sig så presset af situationen og stemningen på depotet, at han ikke følte sig i stand til at fremføre tog på en sikker og forsvarlig måde.

På den baggrund finder Tjenestemandssretten, at det må lægges til grund, at T36 deltog i arbejdsnedlæggelsen.

For så vidt angår T28, T29, T30, T31, T32 og T33, der alle er markeret med gul farve i parternes fælles støttebilag, bemærker Tjenestemandssretten følgende:

For alle de nævnte lokomotivførere gælder, at de skulle møde i løbet af eftermiddagen. Indklagede har oplyst, at de mødte til tiden – bortset fra T30, der mødte to timer for sent på grund af uregelmæssig togdrift – og at de var til stede på DSB's lokaliteter og til rådighed for tjeneste. Klager har heroverfor anført, at de ikke var at finde på de lokaliteter, hvor indklagede hævder, de befandt sig, og at de ikke var til rådighed for tjeneste.

Der har under sagen ikke været bevisførelse til belysning af, om det forholder sig som påstået af klager eller som påstået af indklagede. Som sagen er forelagt, finder Tjenestemandssretten ikke grundlag for at fastslå, at tjenestemændene, der er markeret med gult i parternes fælles støttebilag, havde en særlig anledning til aktivt at sikre sig, at DSB blev gjort bekendt med, at de ikke tog del i arbejdsnedlæggelsen. Det bemærkes herved, at DSB ikke på daværende tidspunkt havde fastsat retningslinjer for, hvordan lokomotivførerne skulle forholde sig i tilfælde af, at togdriften blev indstillet som følge af faglige aktioner. Særligt for så vidt angår T31 og T33 bemærkes i øvrigt, at indklagede har fremlagt to mails af 24. og 25. november 2020 fra deres respektive ledere, der støtter T31's og T33's påstand om, at de ikke deltog i arbejdsnedlæggelsen.

På den baggrund kan det ikke lægges til grund som bevist, at T28, T29, T30, T31, T32 og T33 tog del i arbejdsnedlæggelsen.

Sanktion

Tjenestemandssretten finder, at de tjenestemænd, om hvem det efter det foran anførte bevismæssigt er lagt til grund, at de har deltaget i arbejdsnedlæggelsen den 28. november 2018 (enten om formiddagen eller om eftermiddagen), bør idømmes en bøde, der fastsættes efter de sædvanlige takster. Der er ikke grundlag for at anvende en mildere sanktion for nogen af tjenestemændene. Det bemærkes herved, at den ulovlige arbejdsnedlæggelse indebar en forsætlig overtrædelse af en helt central pligt i ansættelsesforholdet, nemlig arbejdspligten, og at der

var tale om en omfattende arbejdsnedlæggelse, der førte til betydelige forstyrrelser af togdriften til skade for DSB og kunderne.

Thi kendes for ret:

Klager skal anerkende, at arbejdsnedlæggelsen den 28. november 2018 om eftermiddagen sluttede kl. 18.00.

Tjenestemændene T28, T29, T30, T31, T32 og T33 frifindes.

T1 skal inden 14 dage efter denne doms afsigelse til Medarbejder- og Kompetencestyrelsen betale en bøde på 900 kr.

T2 skal inden 14 dage efter denne doms afsigelse til Medarbejder- og Kompetencestyrelsen betale en bøde på 900 kr.

T3 skal inden 14 dage efter denne doms afsigelse til Medarbejder- og Kompetencestyrelsen betale en bøde på 900 kr.

T4 skal inden 14 dage efter denne doms afsigelse til Medarbejder- og Kompetencestyrelsen betale en bøde på 850 kr.

T5 skal inden 14 dage efter denne doms afsigelse til Medarbejder- og Kompetencestyrelsen betale en bøde på 850 kr.

T6 skal inden 14 dage efter denne doms afsigelse til Medarbejder- og Kompetencestyrelsen betale en bøde på 850 kr.

T7 skal inden 14 dage efter denne doms afsigelse til Medarbejder- og Kompetencestyrelsen betale en bøde på 900 kr.

T8 skal inden 14 dage efter denne doms afsigelse til Medarbejder- og Kompetencestyrelsen betale en bøde på 850 kr.

T9 skal inden 14 dage efter denne doms afsigelse til Medarbejder- og Kompetencestyrelsen betale en bøde på 850 kr.

T10 skal inden 14 dage efter denne doms afsigelse til Medarbejder- og Kompetencestyrelsen betale en bøde på 850 kr.

T11 skal inden 14 dage efter denne doms afsigelse til Medarbejder- og Kompetencestyrelsen betale en bøde på 850 kr.

T12 skal inden 14 dage efter denne doms afsigelse til Medarbejder- og Kompetencestyrelsen betale en bøde på 850 kr.

T13 skal inden 14 dage efter denne doms afsigelse til Medarbejder- og Kompetencestyrelsen betale en bøde på 850 kr.

T14 skal inden 14 dage efter denne doms afsigelse til Medarbejder- og Kompetencestyrelsen betale en bøde på 850 kr.

T15 skal inden 14 dage efter denne doms afsigelse til Medarbejder- og Kompetencestyrelsen betale en bøde på 850 kr.

T16 skal inden 14 dage efter denne doms afsigelse til Medarbejder- og Kompetencestyrelsen betale en bøde på 850 kr.

T17 skal inden 14 dage efter denne doms afsigelse til Medarbejder- og Kompetencestyrelsen betale en bøde på 850 kr.

T18 skal inden 14 dage efter denne doms afsigelse til Medarbejder- og Kompetencestyrelsen betale en bøde på 850 kr.

T19 skal inden 14 dage efter denne doms afsigelse til Medarbejder- og Kompetencestyrelsen betale en bøde på 850 kr.

T20 skal inden 14 dage efter denne doms afsigelse til Medarbejder- og Kompetencestyrelsen betale en bøde på 850 kr.

T21 skal inden 14 dage efter denne doms afsigelse til Medarbejder- og Kompetencestyrelsen betale en bøde på 900 kr.

T22 skal inden 14 dage efter denne doms afsigelse til Medarbejder- og Kompetencestyrelsen betale en bøde på 850 kr.

T23 skal inden 14 dage efter denne doms afsigelse til Medarbejder- og Kompetencestyrelsen betale en bøde på 900 kr.

T24 skal inden 14 dage efter denne doms afsigelse til Medarbejder- og Kompetencestyrelsen betale en bøde på 850 kr.

T25 skal inden 14 dage efter denne doms afsigelse til Medarbejder- og Kompetencestyrelsen betale en bøde på 850 kr.

T26 skal inden 14 dage efter denne doms afsigelse til Medarbejder- og Kompetencestyrelsen betale en bøde på 900 kr.

T27 skal inden 14 dage efter denne doms afsigelse til Medarbejder- og Kompetencestyrelsen betale en bøde på 850 kr.

T34 skal inden 14 dage efter denne doms afsigelse til Medarbejder- og Kompetencestyrelsen betale en bøde på 900 kr.

T35 skal inden 14 dage efter denne doms afsigelse til Medarbejder- og Kompetencestyrelsen betale en bøde på 900 kr.

T36 skal inden 14 dage efter denne doms afsigelse til Medarbejder- og Kompetencestyrelsen betale en bøde på 900 kr.

Ingen af parterne skal betale sagsomkostninger til nogen anden part