

Udskrift
af
Tjenestemandsrettens dom af 11. juni 2021

Sag nr. 2019-420 (tidl. sagsnr. TR2019.0004):

Medarbejder- og Kompetencestyrelsen
for
DSB SOV
(advokat Jonas Blegvad Jensen)

mod

Fagbevægelsens Hovedorganisation
for
Offentligt Ansattes Organisationer
for
Dansk Jernbaneforbund
(advokat María Auken)

Dommere: Anne Braad, Janni Christoffersen, Carsten Holm, Tine Holst, Poul Dahl Jensen (retsformand), Gordon Ørskov Madsen og Kåre Mønsted.

Indledning

Sagen angår, om en række tjenestemandsansatte lokomotivførere (S-tog) i DSB har deltaget i en arbejdsnedlæggelse den 28. juni 2019 og derved har begået en tjenesteforseelse, jf. tjenestemandslovens § 10, og – hvis dette anses for bevist – hvilken sanktion de skal idømmes for tjenesteforseelsen.

Parternes påstande

Klager, Medarbejder- og Kompetencestyrelsen for DSB SOV, har nedlagt påstand om, at arbejdsnedlæggelsen den 28. juni 2019 kendes ulovlig, og at de i arbejdsnedlæggelsen deltagende tjenestemænd, der er medlemmer af OAO-S, idømmes en bøde, subsidiært en irrettesættelse og mere subsidiært en advarsel.

Indklagede, Fagbevægelsens Hovedorganisation for Offentligt Ansattes Organisationer for Dansk Jernbaneforbund, har nedlagt påstand om frifindelse, subsidiært at der pålægges de indklagede tjenestemænd en advarsel, subsidiært en irrettesættelse og mere subsidiært en bøde.

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. I perioden 25. juni – 1. juli 2018 var der en markeret kollektiv arbejdsnedlæggelse blandt tjenestemandsansatte lokomotivførere, der blev pådømt ved Tjenestemandssrettens dom af 22. august 2019 (TR 2018.0003). Den 5., 21. og 28. november 2018 og den 1. april 2019 blev der gennemført arbejdsnedlæggelser blandt lokomotivførere og togførere i DSB. Ved Tjenestemandssrettens domme af 3. december 2020 (sagerne 2019-410 og 2019-421), dom af 22. december 2020 (sag 2019-414) og dom af 18. maj 2021 (sag 2019-419) er en række tjenestemandsansatte lokomotivførere og togførere idømt bøder for deltagelse i arbejdsnedlæggelserne den 5., 21. og 28. november 2018 samt den 1. april 2019.

Den foreliggende sag angår en arbejdsnedlæggelse den 28. juni 2019 blandt tjenestemandsansatte lokomotivførere ved S-togene.

I tiden mellem arbejdsnedlæggelsen den 28. november 2018 og den 1. april 2019 havde DSB fastsat retningslinjer for håndtering af arbejdsnedlæggelser. Af notat af 25. februar 2019 fra DSB's HR-afdeling (Forhandling & Personalejura) om "Proces ved overenskomststridig arbejdsnedlæggelse" fremgår bl.a., at i tilfælde af arbejdsnedlæggelse skal DSB's Driftscenter KH til samtlige tjenestegørende medarbejdere ved S-togene sende en sms med følgende ordlyd:

"Der er i øjeblikket iværksat en overenskomststridig arbejdsnedlæggelse. Såfremt du ikke deltager heri, skal du straks det er muligt aktivt melde dig til tjeneste ved at sende en mail til S-tog: 456@dsb.dk hvor du angiver dit MA-nummer og navn – samt at du

aktivt melder dig til tjeneste. Det er ligeledes vigtigt, at du stiller din arbejdskraft til rådighed og er kontaktbar i forhold til opstart af trafikken. Såfremt du ikke aktivt melder dig til tjeneste samt står til rådighed og er kontaktbar, vil du blive indberettet for deltagelse i den overenskomststridige arbejdsnedlæggelse.”

Medarbejderne i DSB blev ikke i tiden frem til den 1. april 2019 orienteret om den procedure med udsendelse af sms'er, der er foreskrevet i procesnotatet. Proceduren blev første gang anvendt i forbindelse med arbejdsnedlæggelsen den 1. april 2019. Medarbejderne blev heller ikke i tiden mellem den 1. april 2019 og den 28. juni 2019 formelt orienteret om proceduren.

Den 28. juni 2019 fandt der på ny en arbejdsnedlæggelse sted i DSB i tidsrummet mellem kl. 09.00 og 11.00 blandt lokomotivførere i S-togene. Om baggrunden for arbejdsnedlæggelsen fremgår af oplysningerne i sagen, at den skyldtes utilfredshed med den seneste lønudbetaling, der var behæftet med fejl.

Lige før kl. 09.00 den 28. juni 2019 udsendte Fjernstyringscentralen under Banedanmark ved et "alle-kald" til lokomotivførerne en melding om, at det forlød, at der ville blive iværksat en arbejdsnedlæggelse kl. 09.00, og at togtrafikken ville blive indstillet.

Kl. 09.13 iværksatte DSB den procedure med udsendelse af sms'er, som er fastsat i procesnotatet af 25. februar 2019.

Arbejdet blev genoptaget kl. 11.00, hvorefter DSB begyndte at genopstarte S-togtrafikken.

Den 3. juli 2019 foretog DSB indberetning til Medarbejder- og Kompetencestyrelsen om, at 28 tjenestemandsansatte lokomotivførere havde nedlagt arbejdet den 28. juni 2019 i tidsrummet kl. 09.00 til kl. 11.00. Endvidere indberettede DSB 66 overenskomstansatte lokomotivførere til Dansk Industri.

DSB har efterfølgende saneret listen af indberettede tjenestemænd ved at fratage sagen mod de tjenestemænd, 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 tjenestemændene faktisk har deltaget i arbejdsnedlæggelsen. DSB har efter det oplyste i forbindelse med saneringen foreholdt tjenestemændene

denes ledere listerne over de indberettede tjenestemænd med henblik på at høre, hvorvidt lederne havde bemærkninger til indberetningen af de enkelte tjenestemænd, herunder også hvordan lederne forholdt sig til de af tjenestemændene anførte forklaringer om, at tjenestemændene har været i kontakt med lederne.

Saneringen har ført til, at klager har frafaldet 12 tjenestemænd, således at sagen nu omfatter 16 tjenestemandsansatte lokomotivførere. Alle 16 tjenestemænd bestrider, at de deltog i arbejdsnedlæggelsen.

Parterne har til brug for sagens behandling i Tjenestemandssretten udarbejdet et fælles støttebilag, der indeholder en oversigt over oplysninger om de enkelte tjenestemænd, som parterne er enige henholdsvis uenige om, herunder om der på dagen har været kontakt mellem tjenestemanden og DSB. I støttebilaget er der en kort angivelse af klagers og indklagedes supplerende bemærkninger om de enkelte tjenestemænd.

Forklaringer

Der er afgivet forklaring af Poul Gemzøe-Enemark, Thomas Gordon Clausen, Rolf Møller Pedersen, Henrik Frithiof Nielsen og Thomas Bryan-Lund.

Poul Gemzøe-Enemark har forklaret bl.a., at han siden 2017 har været underdirektør og forhandlingschef i DSB.

DSB's indmeldelse i Dansk Industri og overgangen fra det offentlige til det private overenskomstgrundlag udløste en meget anspændt og konfliktfyldt situation. I sommeren og efteråret 2018 var der gentagne arbejdsnedlæggelser, og den 1. april 2019 var der på ny en omfattende arbejdsnedlæggelse. I slutningen af maj 2019 nåede DSB og Dansk Jernbaneforbund frem til et nyt aftalegrundlag med bistand fra hovedorganisationerne. DSB havde derfor håb om, at der nu kunne etableres et fornuftigt og konstruktivt samarbejde, så man kunne undgå flere arbejdsnedlæggelser.

Den procedure med udsendelse af en sms, som medarbejderne skulle besvare med en mail, blev fastlagt i procesnotatet af 25. februar 2019. Proceduren har baggrund i, at DSB's medarbejdere befinder sig alle steder i landet. Når arbejdet bliver nedlagt, og togtrafikken standser,

er det svært at se, hvem der er en del af arbejdsnedlæggelsen. Man kan ikke gå ind i et produktionslokale og se, hvem der har nedlagt arbejdet. Og DSB kan ikke disponere driftsmæssigt, hvis man ikke ved, om folk er disponible. Derfor valgte de at lave en procedure, hvor man kunne komme ud til alle i tjeneste, og alle medarbejdere havde mulighed for at give besked om, hvorvidt de stod til rådighed eller var del i konflikten. Proceduren blev anvendt første gang ved arbejdsnedlæggelsen den 1. april 2019. Der kom ingen fagretlige indvendinger mod proceduren, og den blev ikke ændret efter forløbet den 1. april 2019. Sms bruges i vidt omfang til kommunikation inden for DSB. Det er en helt sædvanlig måde at kommunikere på.

I DSB's ledelse syntes man, at arbejdsnedlæggelsen den 28. juni 2019 var helt ude af proportioner. Der var jo lige etableret et nyt aftalegrundlag, og i en virksomhed med 7.000 medarbejdere kan man ikke i løbet af relativt kort tid ændre i lønssystemer i forhold til nye satser og forskellige tillæg. Der var derfor problemer med lønkørslen ultimo juni, hvor der var en del medarbejdere, som ikke fik udbetalt det, de havde krav på.

Efter hans opfattelse var lokomotivførerne klar over, at der ville komme en arbejdsnedlæggelse den 28. juni. Han var involveret i arbejdet med at indberette de tjenestemænd, der havde deltaget i arbejdsnedlæggelsen. Efterfølgende har de saneret listen og taget de tjenestemænd ud, hvor der var tvivl om, hvorvidt de har deltaget i arbejdsnedlæggelsen. De prøver at gå med livrem og seler, og hvis der er tvivl, har de ingen interesse i at indberette.

De vil benytte proceduren fra procesnotatet igen, hvis der kommer en ny arbejdsnedlæggelse. Foranlediget af afgørelserne fra Tjenestemandssretten skal de dog have kigget processen igennem for at se, om der er noget, der skal justeres.

Thomas Gordon Clausen har forklaret bl.a., at han er driftschef i DSB. Det var Driftscenteret, der den 28. juni 2019 udsendte sms'er til lokomotivførerne i henhold til den procedure, der er fastsat i procesnotatet fra februar 2019. De fik ca. 60 svar ud af 125. De modtog ikke mange telefonopkald fra medarbejderne i den periode, hvor arbejdet var nedlagt. DSB anvender sms hver dag som kommunikationsform. Fælleskald fra Banedanmark går over radioen til lokomotivførerne i togene på en bestemt strækning eller område. Så det er kun lokomotivførere, der sidder i et tog, der hører et sådant fælleskald.

En arbejdsseddel viser de opgaver, en lokomotivfører skal udføre, på det tidspunkt, den er printet. Arbejdssedlen kan ikke bruges til at se, hvilke opgaver en lokomotivfører rent faktisk har udført, og den kan derfor heller ikke bruges til at vise, om en lokomotivfører har deltaget i en arbejdsnedlæggelse eller ej.

Rolf Møller Pedersen har forklaret bl.a., at han er driftschef i DSB F&R. I hans dagligdag er det ikke sædvanligt, at han kommunikerer med sine lokomotivførere via sms. Men han har tidligere i sin tid i S-tog kommunikeret med lokomotivførere på sms. Det vil dog typisk være driftscenterets medarbejdere, der ringer eller sms'er til lokomotivførere. Det er helt sædvanligt. De telefoner, som lokomotivførere har, sender en sms med besked om, at der er en telefonbesked, hvis Driftscenteret ikke har kunnet få fat på en lokomotivfører. Hvis de skal svare på mail, kan de bruge den iPad, som de skal have med, og som de ikke må køre uden. Han har ikke oplevet problemer med kommunikation via sms. Det er ikke i strid med sikkerhedsinstrukser at bruge sms i forbindelse med togkørsel. Man har altid kunnet læse og sende beske-der, når toget holder stille f.eks. på en endestation.

Henrik Frithiof Nielsen har forklaret bl.a., at han i dag er områdeleder i DSB S-tog med ca. 75 lokomotivførere under sig. Den 28. juni 2019 var han lokomotivfører og modtog den sms, som Driftscenteret udsendte. Lokomotivførere bruger generelt sms, for de sidder i en situa-tion, hvor de er bundet til at se ud af forruden i lang tid ad gangen. Derfor er sms mere bekvem, for så kan de ringe tilbage, når de vurderer, at de har mulighed for det. Han kan også være optaget og ikke til at træffe, og derfor er sms er en god måde at kommunikere på. Ved driftsforstyrrelser bliver lokomotivførerne typisk ringet op af Driftscenteret. Man må ikke læse eller sende tekstbeskeder under fremføring af tog. Det må man kun, når man holder stille.

Thomas Bryan-Lund har forklaret bl.a., at han har været fællestillidsrepræsentant siden 2002. Han er ikke selv tjenestemand, men han er fællestillidsrepræsentant for både overenskomstan-satte og tjenestemænd. Den 28. juni 2019 var han på arbejde. Han mødte tidligt om morgenen og kørte tog. Han havde ikke hørt, at arbejdet ville blive nedlagt. Det fik han først at vide ved et opkald fra Banedanmark, da han befandt sig ved Nordhavn Station. Togtrafikken gik i stå. Han nåede dog frem til Hellerup Station, hvor han holdt i 3 timer. Under opholdet fik han be-søg af DSB's HR-chef.

Han gik ud fra, at DSB ikke ville gentage den procedure med udsendelse af sms'er, der var blevet anvendt under arbejdsnedlæggelsen den 1. april 2019. Der var noget problematik omkring det, for man ved f.eks. ikke, om sms'en er blevet modtaget og læst og i givet fald hvornår. Han troede derfor, at man ville finde på noget nyt. Han er ikke som fællestillidsrepræsentant blevet underrettet om, at proceduren ville blive anvendt, og det er han stadig ikke.

Parternes argumentation

Klager har overordnet anført, at de 16 tjenestemandsansatte lokomotivførere, der er omfattet af sagen, har deltaget i arbejdsnedlæggelsen den 28. juni 2019, og der har dermed gjort sig skyldige i en kollektiv overtrædelse af tjenestemandslovens § 10. Ligesom ved arbejdsnedlæggelsen den 1. april 2019 udsendte DSB den 28. juni 2019 til det tjenestegørende personale, herunder de tjenestemandsansatte lokomotivførere, en sms, hvor de blev anmodet om at svare på mail til en nærmere angivet mailadresse. Sms'en indeholdt en klar instruks om, hvordan de skulle forholde sig, og det var angivet, hvad konsekvensen ville være, hvis ikke de svarede. Anvendelse af sms er en helt almindelig måde at kommunikere på i DSB, når der er tale om ikke-sikkerhedsrelateret kommunikation. Det henhører under ledelsesretten at bestemme, hvordan der skal kommunikeres. Sms'en tjente et legitimt formål, herunder til afklaring af, hvem der stod til rådighed, når togdriften skulle genoptages. Lidt før kl. 09.00 blev alle medarbejdere orienteret om, at arbejdet ville blive nedlagt kl. 09.00, og at togtrafikken ville blive indstillet, og kl. 09.13 udsendte DSB sms'en til medarbejderne, herunder til de 16, som er omfattet af denne sag. De havde herefter pligt til at svare, og når de ikke gjorde det, men i stedet forholdt sig passive, må det lægges til grund, at de deltog i arbejdsnedlæggelsen.

Indklagede har overordnet anført, at klager ikke har godtgjort, at de 16 tjenestemandsansatte lokomotivførere, som sagen omfatter, deltog i arbejdsnedlæggelsen den 28. juni 2019. Det forhold, at en tjenestemand ikke bevarede den udsendte sms, udgør ikke et bevis for, at den pågældende deltog i arbejdsnedlæggelsen, jf. herved Tjenestemandsstretens dom af 18. maj 2021 vedrørende arbejdsnedlæggelsen den 1. april 2019. I tiden mellem den 1. april 2019 og den 28. juni 2019 havde DSB fortsat ikke orienteret medarbejderne om sms-proceduren. Her til kommer, at arbejdsnedlæggelsen den 28. juni 2019 – til forskel fra arbejdsnedlæggelsen den 1. april 2019 – var kortvarig (2 timer) og uvarslet, og den blev iværksat kl. 09.00, efter at

de fleste medarbejdere havde påbegyndt tjenesten og i nogen tid havde udført deres sædvanlige arbejdsopgaver. Medarbejderne har ikke pligt til at reagere på sms'er, idet denne kommunikationsform i DSB kun bruges til orienterende beskeder, som ikke skal besvares. Hverken den manglende bevarelse af den udsendte sms eller bevisførelsen i øvrigt giver grundlag for at sige, at nogen af de 16 lokomotivførere deltog i arbejdsnedlæggelsen.

Tjenestemandens rettens begrundelse og resultat

Sagen angår en kollektiv arbejdsnedlæggelse blandt lokomotivførere (S-tog) i DSB den 28. juni 2019 i tidsrummet mellem kl. 09.00 og kl. 11.00. Sagen omfatter 16 tjenestemænd, der alle har bestridt, at de deltog i arbejdsnedlæggelsen.

Under sagen skal der i første række tages stilling til, om de 16 tjenestemænd – eller nogen af dem – deltog i arbejdsnedlæggelsen. Dette er et bevismæssigt spørgsmål. For tjenestemænd, om hvem det bevismæssigt lægges til grund, at de nedlagde arbejdet, skal der endvidere tages stilling til, hvilken sanktion de enkelte tjenestemænd skal idømmes.

Hvem deltog i arbejdsnedlæggelsen?

Den 28. juni 2019 lidt før kl. 09.00 udsendte Fjernstyringscentralen under Banedanmark ved et "alle-kald" en melding til lokomotivførerne i S-togene om, at det forlød, at der ville blive iværksat en arbejdsnedlæggelse kl. 09.00, og at togtrafikken ville blive indstillet. Kl. 09.13 iværksatte Driftscenteret under DSB den procedure med udsendelse af sms'er, der er fastsat i procesnotatet af 25. februar 2019. Det lægges herefter til grund, at de 16 tjenestemænd, som denne sag omfatter, modtog en sms med følgende ordlyd:

"Der er i øjeblikket iværksat en overenskomststridig arbejdsnedlæggelse. Såfremt du ikke deltager heri, skal du straks det er muligt aktivt melde dig til tjeneste ved at sende en mail til S-tog: 456@dsb.dk hvor du angiver dit MA-nummer og navn – samt at du aktivt melder dig til tjeneste. Det er ligeledes vigtigt, at du stiller din arbejdskraft til rådighed og er kontaktbar i forhold til opstart af trafikken. Såfremt du ikke aktivt melder dig til tjeneste samt står til rådighed og er kontaktbar, vil du blive indberettet for deltagelse i den overenskomststridige arbejdsnedlæggelse."

14 af de 16 tjenestemænd besvarede ikke sms'en, mens to svarede – henholdsvis den 30. juni 2019 og den 3. juli 2019. Disse svar er afgivet så sent, at de ikke kan tillægges betydning. De to, der har svaret, må derfor på dette punkt stilles på samme måde som de 14, der ikke svarede.

Tjenestemand retten lægger til grund, at lokomotivførerne den 28. juni 2019 ved 9-tiden blev bekendt med, at S-togtrafikken blev indstillet kl. 09.00 på grund af en arbejdsnedlæggelse blandt lokomotivførerne. Når endvidere henses til indholdet af den sms, som DSB udsendte til dem kl. 09.13 i henhold til den procedure, der også havde været anvendt ved arbejdsnedlæggelsen den 1. april 2019, finder Tjenestemand retten, at de havde pligt til at gøre noget aktivt for at vise DSB, at de ikke tog del i arbejdsnedlæggelsen.

Der er imidlertid ikke grundlag for at fastslå, at det forhold, at de ikke besvarede den modtagne sms med en mail, således som de blev anmodet om i sms'en, i sig selv udgør et tilstrækkeligt bevis for, at de deltog i arbejdsnedlæggelsen. Selv om medarbejderne var bekendt med proceduren fra arbejdsnedlæggelsen den 1. april 2019, var det efter indholdet af sms'en ikke klart, om den også skulle besvares, hvis man allerede på anden måde havde vist, at man stod til rådighed for DSB og ikke deltog i arbejdsnedlæggelsen. Det fremgår da også af klagers egne oplysninger om sanering af indberetningslisten, at sagen er frafaldet mod tjenestemænd, der ikke besvarede sms'en, hvis de 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 tjenestemændene faktisk har deltaget i arbejdsnedlæggelsen.

Ved bedømmelsen af, om nogen af de 16 tjenestemænd deltog i arbejdsnedlæggelsen, må der derfor foretages en konkret vurdering af oplysningerne om hver enkelt medarbejder, når det skal afgøres, om det bevismæssigt kan lægges til grund, at den pågældende må anses for at have deltaget i arbejdsnedlæggelsen i tidsrummet mellem kl. 09.00 og kl. 11.00 eller en del heraf. Det centrale ved denne vurdering er, om de – på anden måde end ved at besvare sms'en – har opfyldt den handlepligt, der efter det foran anførte påhvilede dem med henblik på at vise, at de stillede deres arbejdskraft til rådighed for DSB i den periode, hvor arbejdsnedlæggelsen pågik.

Lokomotivførere, der havde påbegyndt tjenesten inden arbejdsnedlæggelsen

13 af de 16 lokomotivførere, som sagen omfatter, havde påbegyndt tjenesten den 28. juni 2019 om morgenen og udført sædvanlige arbejdsopgaver indtil omkring kl. 09.00, hvor S-togtrafikken gik i stå som følge af arbejdsnedlæggelsen. Spørgsmålet er, om de herefter selv

tog del i arbejdsnedlæggelsen, eller om de fortsat stod til rådighed for DSB under arbejdsnedlæggelsen, således at det var andre lokomotivføreres arbejdsnedlæggelse, der forhindrede dem i at udføre deres arbejde.

Om de enkelte tjenestemænd i denne gruppe skal Tjenestemand retten anføre følgende:

T1 mødte til tjeneste kl. 05.50 og fremførte tog på Ringbanen mellem Hellerup og Ny Ellebjerg frem til kl. 09.21, hvorefter han opholdt sig på Hellerup Station resten af sin tjeneste. Det er ubestridt, at han ikke tog kontakt til DSB's Driftscenter i tidsrummet mellem kl. 09.00 og kl. 11.00 eller forsøgte på det. Herefter må det lægges til grund, at T1 ikke efter kl. 09.21 gjorde noget aktivt for at vise, at han stod til rådighed for DSB i den periode, hvor arbejdsnedlæggelsen pågik.

På den baggrund finder Tjenestemand retten, at T1 må anses for at have deltaget i arbejdsnedlæggelsen.

T2 mødte til tjeneste kl. 04.30. Han var i telefonisk kontakt med Driftscenteret kl. 04.27, og han fremførte tog til kl. 09.21, hvorefter han opholdt sig på Fuglebakken Station til kl. 12.09. Det er ubestridt, at han ikke tog kontakt til Driftscenteret i tidsrummet mellem kl. 09.00 og kl. 11.00 eller forsøgte på det. Herefter må det lægges til grund, at T2 ikke efter kl. 09.21 gjorde noget aktivt for at vise, at han stod til rådighed for DSB i den periode, hvor arbejdsnedlæggelsen pågik.

På den baggrund finder Tjenestemand retten, at T2 må anses for at have deltaget i arbejdsnedlæggelsen.

T3 mødte til tjeneste kl. 04.37. Han var i kontakt med Driftscenteret kl. 04.32. Han fremførte tog til kl. 09.20, hvorefter han opholdt sig på Frederikssund Station. Efter T3's egen oplysninger til sagen talte han, da han ankom til Frederikssund Station, med driftsledelsen, der bad ham om at være stand by i Frederikssund. Dette bestrides af klager, idet der ifølge en liste over opkald til Driftscenteret ikke er registreret nogen opkald fra T3 i tidsrummet mellem kl. 09.00 og kl. 11.00.

Tjenestemandssretten finder, at det ikke ved T3's egne oplysninger til sagen, som bestrides af klager, og som ikke er støttet af andre oplysninger i sagen, kan lægges til grund, at T3 var i telefonisk kontakt med driftsledelsen i tidsrummet mellem kl. 09.00 og kl. 11.00. Herefter må det lægges til grund, at T3 ikke efter kl. 09.20 gjorde noget aktivt for at vise, at han stod til rådighed for DSB i den periode, hvor arbejdsnedlæggelsen pågik.

På den baggrund finder Tjenestemandssretten, at T3 må anses for at have deltaget i arbejdsnedlæggelsen.

T4 mødte til tjeneste kl. 06.06. Han kørte tog frem til kl. 09.14, hvorefter han opholdt sig Bispebjerg Station. Efter T4's egne oplysninger talte han med driftslederen, der bad ham om at blive i toget på Bispebjerg Station og afvente nærmere. Dette bestrides af klager, idet der ifølge af en liste over opkald til Driftscenteret ikke er registreret nogen opkald fra T4 i tidsrummet mellem kl. 09.00 og kl. 11.00. Han var i telefonisk kontakt med Driftscenteret kl. 12.29, han kørte tog igen kl. 12.34, og kl. 13.24 havde han på ny kontakt med Driftscenteret.

Tjenestemandssretten finder, at det ikke ved T4's egne oplysninger til sagen, som bestrides af klager, og som ikke er støttet af andre oplysninger i sagen, kan lægges til grund, at han havde telefonisk kontakt med driftslederen i tidsrummet mellem kl. 09.00 og kl. 11.00. Herefter må det lægges til grund, at T4 ikke efter kl. 09.14 gjorde noget aktivt for at vise, at han stod til rådighed for DSB i den periode, hvor arbejdsnedlæggelsen pågik.

På den baggrund finder Tjenestemandssretten, at T4 må anses for at have deltaget i arbejdsnedlæggelsen.

T5 mødte til tjeneste kl. 03.30. Han var i kontakt med Driftscenteret kl. 04.10. Ifølge T5's egne oplysninger fremførte han tog fra Ballerup Station kl. 09.05, men nåede kun til Islev Station, hvor han havde et ophold på 40 minutter. Herefter kørte han videre til København H, hvor han talte med tre områdeledere, der konstaterede, at han fremførte tog.

Det er ubestridt, at han ikke tog kontakt til Driftscenteret i tidsrummet mellem kl. 09.00 og kl. 11.00 eller forsøgte på det, da han havde et længere ophold på Islev Station. Herefter må det

lægges til grund, at T5 ikke gjorde noget aktivt for at vise, at han efter ankomsten til Islev Station fortsat stod til rådighed for DSB.

På den baggrund finder Tjenestemandssretten, at T5 må anses for at have deltaget i arbejdsnedlæggelsen.

T6 mødte til tjeneste kl. 04.45 og fremførte tog frem til kl. 09.04, hvorefter han opholdt sig i toget på Køge Station, indtil han fik køretilladelse kl. 12.26. Ifølge egne oplysninger talte han med driftsledelsen, der bad ham om at blive i toget, indtil der kom signal til kørsel. Dette bestrides af klager, idet der ifølge en liste over opkald til Driftscenteret ikke er registreret nogen opkald fra T6 før kl. 11.08 og kl. 13.04.

Tjenestemandssretten finder, at det ikke ved T6's egne oplysninger til sagen, der bestrides af klager, og som ikke er støttet af andre oplysninger i sagen, kan lægges til grund, at T6 var i kontakt med driftsledelsen i tidsrummet mellem kl. 09.00 og kl. 11.00. Herefter må det lægges til grund, at T6 ikke efter kl. 09.04 gjorde noget aktivt for at vise, at han stod til rådighed for DSB i den periode, hvor arbejdsnedlæggelsen pågik.

På den baggrund finder Tjenestemandssretten, at T6 må anses for at have deltaget i arbejdsnedlæggelsen.

T7 fremførte tog til Farum. I tidsrummet mellem kl. 09.00 og kl. 11.00 opholdt han sig i toget på Dyssegård Station. Ifølge listen over opkald til Driftscenteret ringede han til Driftscenteret kl. 10.32, kl. 10.37 og kl. 10.46.

Tjenestemandssretten finder, at T7 ved de nævnte tre opkald til Driftscenteret har gjort noget aktivt for at vise, at han fortsat stod til rådighed for DSB, mens han på grund af arbejdsnedlæggelsen var forhindret i at fremføre tog. Herefter kan det ikke lægges til grund, at T7 deltog i arbejdsnedlæggelsen. Indklagedes påstand om frifindelse tages derfor til følge for så vidt angår T7.

T8 mødte til tjeneste kl. 05.26 og kørte tog frem til kl. 08.45. Han havde pause på København H fra kl. 08.58 til kl. 09.28. Han skulle fremføre tog kl. 09.32, men det var aflyst. Han gik

derfor tilbage til pauselokalet og afventede nærmere instruks. Det er ubestridt, at han ikke tog kontakt til Driftscenteret eller forsøgte på det. Herefter må det lægges til grund, at T8 ikke efter kl. 09.32 gjorde noget aktivt for at vise, at han stod til rådighed for DSB i den periode, hvor arbejdsnedlæggelsen pågik.

På den baggrund finder Tjenestemand retten, at T8 må anses for at have deltaget i arbejdsnedlæggelsen.

T9 mødte til tjeneste kl. 05.26 og kørte tog frem til kl. 08.38. Han var på depotet i Hellerup, da arbejdsnedlæggelsen begyndte, og opholdt sig dér og afventede nærmere instruks. Det er ubestridt, at T9 ikke tog kontakt til Driftscenteret eller forsøgte på det. Herefter må det lægges til grund, at T9 ikke gjorde noget aktivt for at vise, at han stod til rådighed for DSB i den periode, hvor arbejdsnedlæggelsen pågik.

På den baggrund finder Tjenestemand retten, at T9 må anses for at have deltaget i arbejdsnedlæggelsen.

T10 mødte til tjeneste kl. 05.44 og kørte tog frem til kl. 09.16, hvorefter han opholdt sig på Glostrup Station i ca. 3 timer. Det er ubestridt, at T10 ikke tog kontakt til Driftscenteret eller forsøgte på det. Herefter må det lægges til grund, at T10 ikke efter kl. 09.16 gjorde noget aktivt for at vise, at han stod til rådighed for DSB i den periode, hvor arbejdsnedlæggelsen pågik.

På den baggrund finder Tjenestemand retten, at T10 må anses for at have deltaget i arbejdsnedlæggelsen.

T11 mødte til tjeneste kl. 05.46 og kørte tog frem til kl. 09.12, hvor det tog, han skulle køre fra Klampenborg, blev aflyst. Ifølge hans egne oplysninger kontaktede han herefter driftsledelsen, der bad ham om at blive i toget. Dette bestrides af klager, idet der ifølge en liste over opkald til Driftscenteret ikke er registreret nogen opkald fra T11 før et forgæves opkald kl. 12.38.

Tjenestemand retten finder, at det ikke ved T11's egne oplysninger til sagen, som bestrides af klager, og som ikke er støttet af andre oplysninger i sagen, kan lægges til grund, at han ringede til driftslederen i tidsrummet mellem kl. 09.00 og kl. 11.00. Herefter må det lægges til grund, at T11 ikke efter kl. 09.12 gjorde noget aktivt for at vise, at han stod til rådighed for DSB i den periode, hvor arbejdsnedlæggelsen pågik.

På den baggrund finder Tjenestemand retten, at T11 må anses for at have deltaget i arbejdsnedlæggelsen.

T12 mødte til tjeneste kl. 06.03 og fremførte tog mellem Lyngby og Hillerød. Lidt efter kl. 09.00 holdt han på Sorgenfri Station, og han har oplyst, at TCC (Trafik Control Center under Banedanmark) bad ham om at blive i toget. Han fik kl. 12.08 tilladelse til at køre til Lyngby. Det er ubestridt, at T12 ikke tog kontakt til Driftscenteret i tidsrummet mellem kl. 09.00 og kl. 11.00 eller forsøgte på det. Herefter må det lægges til grund, at T12 ikke gjorde noget aktivt for at vise, at han stod til rådighed for DSB i den periode, hvor arbejdsnedlæggelsen pågik.

På den baggrund finder Tjenestemand retten, at T12 må anses for at have deltaget i arbejdsnedlæggelsen.

T13 kørte tog frem til kl. 09.13, hvorefter han holdt på Sydhavn Station frem til kl. 12.27. Det er ubestridt, at han ikke tog kontakt til Driftscenteret i tidsrummet mellem kl. 09.00 og kl. 11.00 eller forsøgte på det. Herefter må det lægges til grund, at T13 ikke efter kl. 09.13 gjorde noget aktivt for at vise, at han stod til rådighed for DSB i den periode, hvor arbejdsnedlæggelsen pågik.

På den baggrund finder Tjenestemand retten, at T13 må anses for at have deltaget i arbejdsnedlæggelsen.

Lokomotivførere, der mødte til tjeneste, mens arbejdsnedlæggelsen pågik

Om de tre lokomotivførere i denne gruppe skal Tjenestemand retten anføre følgende:

T14 mødte kl. 09.15. Han havde rådighedstjeneste fra kl. 09.30 til kl. 12.20. Han har oplyst, at han i dette tidsrum udførte de kontoropgaver, som han plejer under rådighedstjeneste, når der

ikke er lagt togkørsel ind på hans arbejdsseddel. Efter bevisførelsen er der ikke grundlag for at tilsidesætte hans oplysninger herom. På den baggrund finder Tjenestemand retten, at det må lægges til grund, at T14 udførte sine sædvanlige arbejdsopgaver og således ikke kan anses for at have deltaget i arbejdsnedlæggelsen, der fandt sted i tidsrummet mellem kl. 09.00 og kl. 11.00.

På den baggrund frifindes T14.

T15 skulle møde til tjeneste kl. 10.32. Han kørte med bus til Emdrup Station, hvortil han ankom kl. 10.19. Han kunne ikke komme videre, da S-togdriften fra Emdrup Station var indstillet. Efter T15's egne oplysninger til sagen ringede han derfor til driftslederen. Dette bestrides af klager, idet der ifølge en liste over opkald til Driftscenteret ikke er registreret nogen opkald fra T15.

Tjenestemand retten finder, at det ikke ved T15's egne oplysninger til sagen, som bestrides af klager, og som ikke er støttet af andre oplysninger i sagen, kan lægges til grund, at han ringede til driftslederen, da han ikke kunne møde til tjeneste kl. 10.32. Herefter må det lægges til grund, at T15 ikke gjorde noget aktivt for at vise, at han stod til rådighed for DSB i den periode, hvor arbejdsnedlæggelsen pågik.

På den baggrund finder Tjenestemand retten, at T15 må anses for at have deltaget i arbejdsnedlæggelsen.

T16 mødte til tjeneste kl. 10.34 og skulle fremføre tog fra kl. 10.54. Toget var aflyst. Han forsøgte at kontakte Driftscenteret telefonisk kl. 12.26 og kl. 12.31.

Tjenestemand retten finder, at det forhold, at T16 først tog kontakt til Driftscenteret kl. 12.26, ikke med den fornødne sikkerhed giver grundlag for at fastslå, at han deltog i arbejdsnedlæggelsen. Det bemærkes herved, at arbejdsnedlæggelsen ophørte kl. 11. 00, dvs. kun 6 minutter efter han skulle have fremført det første tog på sin tjeneste den dag. Som følge heraf frifindes T16.

Den samlede konklusion bliver herefter,

at T7, T14 og T16 frifindes, og

at T1, T2, T3, T4, T5, T6, T8, T9, T10, T11, T12, T13 og T15 anses for at have deltaget i arbejdsnedlæggelsen den 28. juni 2019 i tidsrummet mellem kl. 09.00 og kl. 11.00 eller en del heraf. De har herved begået en overtrædelse af tjenestemandslovens § 10.

Sanktion

Tjenestemandsretten finder, at de 13 tjenestemænd, om hvem det efter det foran anførte er lagt bevismæssigt til grund, at de deltog i arbejdsnedlæggelsen den 28. juni 2019, bør efter tjenestemandslovens § 24 idømmes en bøde, der fastsættes efter de almindelige 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:

T7, T14 og T16 frifindes.

T1 skal inden 14 dage efter denne doms afsigelse til Medarbejder- og Kompetencestyrelsen betale en bøde på 850 kr.

T2 skal inden 14 dage efter denne doms afsigelse til Medarbejder- og Kompetencestyrelsen betale en bøde på 850 kr.

T3 skal inden 14 dage efter denne doms afsigelse til Medarbejder- og Kompetencestyrelsen betale en bøde på 850 kr.

T4 skal inden 14 dage efter denne doms afsigelse til Medarbejder- og Kompetencestyrelsen betale en bøde på 900 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.

T8 skal inden 14 dage efter denne doms afsigelse til Medarbejder- og Kompetencestyrelsen betale en bøde på 900 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 900 kr.

T13 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.

Ingen af parterne skal betale sagsomkostninger til nogen anden part.

