



Udskrift af Tjenestemandsskikets dom af 3. december 2020

I sag nr. 2019-410 (tidl. sagsnr. TR2018.0004):

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, Lars Qvistgaard, Jesper Kongsgaard Hansen, Anna Braad, Carsten Holm og Poul Dahl Jensen (retsformand).

Tvisten

Sagen angår, om en række tjenestemandsansatte lokomotivførere har deltaget i en arbejdsnedlæggelse den 5. november 2018 og derved har begået tjenesteforseelse, jf. tjenestemandslovens § 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 5. november 2018 om morgenen og om eftermiddagen kendes ulovlige, og at de i arbejdsnedlæggelserne deltagende tjenestemænd, der er medlemmer af OAS-S, pålægges 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 de indklagede tjenestemænd tildeles en advarsel, subsidiært en irettesættelse, og mere subsidiært en bøde.

Sagsfremstilling

Begivenhederne om morgenen den 5. november 2018

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

Blandt DSB's medarbejdere, som er medlemmer af Jernbaneforbundet, var der gennem længere tid utilfredshed med DSB's skifte fra offentligt til privat regi.

Den 5. november 2018 kl. 06:10 fik DSB's personaledisponent overbragt følgende meddelelse:

”Til DSB's Ledelse

Vi har i dag, mandag d. 5/11-2018 valgt at gå til fagligt møde, for at diskutere den seneste tids forringelser af vores arbejdsmiljø, ledelsens manglende respekt og anerkendelse af det enorme arbejde, vi, jeres medarbejdere dagligt yder for at få togdriften til at fungere for hr. og fr. Danmark, samt hvordan vi fremadrettet skal kunne fungere som arbejdsplads, uden tillidsrepræsentanter.

Vi hverken kan eller vil længere acceptere den diktatoriske ledelsesstil I har lagt for dagen, og håber I vil sætte jer tilbage til forhandlingsbordet med vores forbund, og få en lokalaftale på plads, der tilgodeser alle parter, ikke mindst jeres medarbejdere, som dagligt yder en enorm indsats.

Dialog er vejen frem, ikke monolog!

Emner der vil blive diskuteret på det faglige møde, vil blandt andet indeholde:

- 1) Reduktion af tillidsrepræsentanter
- 2) Fremtidig turplanlægning
- 3) DSB's Diktatoriske ledelsesstil
- 4) Konsekvenser af DSB's indmeldelse i DI.
- 5) Manglende vilje til at forhandle med vores forbund
- 6) Arbejdstid, Løn, Ferie MM

Lokomotivførerne”

DSB kunne samtidig konstatere, at der i DSB's lokaler på Københavns Hovedbanegård blev ophængt og cirkuleret opslag om afholdelse af et fagligt møde kl. 07:00-09:00.

Kl. 07:00 blev der afholdt fagligt møde i opholdsrummet på Københavns Hovedbanegård med deltagelse af et stort antal S-togs-lokomotivførere. Det faglige møde blev afsluttet lidt over kl. 08:00, efter at fællestillidsrepræsentanten og en repræsentant fra Dansk Jernbaneforbund havde indfundet sig i opholdsrummet på Københavns Hovedbanegård for at opfordre lokomotivførerne til at genoptage arbejdet. Lokomotivførerne genoptog herefter arbejdet kl. 08.30.

Det er omtvistet, hvem der deltog i det faglige møde, og hvem der i øvrigt deltog i arbejdsnedlæggelsen fra kl. 07:00 til kl. 08:30.

Begivenhederne om eftermiddagen den 5. november 2018

DSB blev i løbet af dagen bekendt med, at der i DSB's lokaler på Københavns Hovedbanegård blev ophængt og cirkuleret opslag om afholdelse af yderligere faglige møder kl. 14:00 til kl. 16:00 og kl. 20:00 til kl. 22:00. Med henblik på at undgå at for mange passagerer strandede mellem stationer, når den varslede arbejdsnedlæggelse trådte i kraft kl. 14:00, besluttede Banedanmark i samråd med DSB at indstille genindsættelsen af dele af S-togtrafikken fra kl. 13:56.

Omstændighederne vedrørende det efterfølgende begivenhedsforløb er omtvistet.

Ifølge klager var der ca. kl. 14:00 30-40 S-togs-lokomotivførere, både tjenestemandsansatte og overenskomstansatte, der havde forsamlet sig i DSB's opholdsrum på Københavns Hovedbanegård for at afholde fagligt møde. En leder fra DSB indfandt sig i opholdsrummet og opfordrede de tilstedeværende lokomotivførere til at genoptage arbejdet. Opfordringen til at genoptage arbejdet medførte, at samtlige lokomotivførere forlod opholdsrummet, og samlet stillede de sig ned på en og samme perron. DSB's chef for togdrift Jens Jørgen Hansen kontaktede lokomotivførerne på perronen og opfordrede dem på ny til at genoptage arbejdet og indfinde sig i opholdsrummet, således at de derfra kunne alløkeres til fremførelse af tog i takt

med, at DSB kunne genoptage driften. Denne opfordring blev ikke umiddelbart imødekommet af lokomotivførerne, hvilket i væsentligt omfang vanskeliggjorde DSB's adgang til at genoptage driften. Først omkring kl. 15:00 var det muligt for DSB at genoptage driften i fuldt omfang, idet DSB efter Banedanmarks beslutning fortsatte med reduceret trafik frem til det tidspunkt, hvor trafikken overgik til aftenkøreplan og herefter var normaliseret.

Ifølge indklagede medførte aflysningen af toggangen kl. 13:56, at lokomotivførerne kørte togene til perron, og der var derfor samlet et antal lokomotivførere på Hovedbanegården, der ellers ville have fremført tog. Lokomotivførerne, der var strandet på Københavns Hovedbanegård, tog ophold i opholdsstuen for at afvente instruks fra ledelsen om, hvornår de kunne fortsætte deres arbejde, hvilket er normal procedure. På forespørgsel afviste lokomotivførerne, at der blev holdt fagligt møde. Lokomotivførerne blev herefter bedt om at forlade opholdsstuen og gå til perron med henblik på at skulle fremføre tog. Det var baggrunden for, at 30-40 lokomotivførere – hvoraf nogle kan have været overenskomstansatte – indfandt sig på perronen samtidig. En række tjenestemænd henvendte sig til den vagthavende driftsleder A for at høre, hvorledes de skulle forholde sig i den opståede situation. A oplyste, at tjenestemændene skulle tage ophold i opholdsstuen. Indklagede har i den forbindelse henvist til en facebookkorrespondance mellem lokomotivfører B og A, hvoraf det fremgår, at A bekræftede, at ”der var en del lokomotivførere nede og spørge hvad de skulle gøre som tjenestemænd, og jeg mener jeg bad dem alle om at sætte sig op til der blev brug for dem”.

Indberetning af tjenestemændene

Den 5. og 6. november 2018 foretog DSB indberetning til Moderniseringsstyrelsen (nu Medarbejder- og Kompetencestyrelsen) om, at henholdsvis 36 og 28 tjenestemand ansatte lokomotivførere havde nedlagt arbejdet den 5. november 2018 i tidsrummet fra kl. 07:00 til 08:30 og fra kl. 14:00 til 15:00. Indberetningen omfattede samtlige tjenestemænd ved S-togene, som havde tjeneste den 5. november 2018 i tidsrummet kl. 07:00 til kl. 08:30 eller kl. 14:00 til kl. 15:00, samt to tjenestemænd ved fjern- og regionaltogene, som over for DSB havde oplyst, at de havde nedlagt arbejdet mellem kl. 14:00 og kl. 15:00. Hertil kommer, at henholdsvis 83 og 81 overenskomstansatte ligeledes blev indberettet til Dansk Arbejdsgiverforening.

Den 6. november 2018 indgav Medarbejder- og Kompetencestyrelsen klageskrift til Tjenestemand retten på grundlag af indberetningerne fra DSB.

DSB har efterfølgende saneret listen af indberettede tjenestemænd ved at frafalde 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 arbejdsnedlæggelserne. DSB har efter det oplyste i forbindelse med saneringen foreholdt tjenestemændenes 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 de har været i kontakt med lederne.

Klager har herefter til brug for sagen udarbejdet skemaer med oversigt over, hvem der efter klagers opfattelse har deltaget i arbejdsnedlæggelserne den 5. november 2018 fra henholdsvis kl. 07:00 til kl. 08:30 og fra kl. 14:00 til kl. 15:00. Klager har kategoriseret og farvemarkeret tjenestemændene 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 har været til stede på Københavns Hovedbanegård i det tidsrum, hvor der blev afholdt fagligt møde, er markeret med *lilla*. Og de tjenestemænd, der oprindeligt er indbragt for Tjenestemand retten, men som efterfølgende er frafaldet af klager og dermed ikke længere indgår i sagen, er markeret med *rød*.

For så vidt angår arbejdsnedlæggelsen fra kl. 07:00 til kl. 08:30 har klager grupperet de indberettede tjenestemænd således:

- *Gul gruppe*: T1, T2, T3, T4, T5, T6, T7, T8, T9, T10 og T11.
- *Lilla gruppe*: T12, T13, T14, T15, T16, T17, T18, T19, T20, T21, T22, T23 og T24.
- *Rød gruppe*: ..., ..., ..., ..., ..., ..., ..., ..., ..., ..., ... og ...

For så vidt angår arbejdsnedlæggelsen fra kl. 14:00 til kl. 15:00 har klager inddelt de indberettede tjenestemænd således:

- *Grøn gruppe*: T25 og T26.
- *Gul gruppe*: T27, T28, T29, T30, T31, T32, T33, T34, T35, T36, T37, T38 og T39.
- *Lilla gruppe*: T40, T41, T42, T43, T44, T45 og T46.
- *Rød gruppe*: ..., ..., ..., ..., ... og B.

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

Det er heroverfor indklagedes opfattelse, at kun de to personer i grøn gruppe har deltaget i arbejdsnedlæggelsen (om eftermiddagen). De øvrige indberettede tjenestemænd har udført deres tjeneste, forsøgt at udføre deres tjeneste eller udført den så godt som muligt. Langt hovedparten har været i kontakt med driftscentralen, fjernstyringscentralen (FC) eller trafikcentralen (TCC). Tjenestemændenes forklaringer er gengivet i indklagedes processkrifter, og der er endvidere for nogle af tjenestemændene fremlagt skriftlig dokumentation i form af arbejds-sedler mv.

Parterne har udarbejdet et fælles støttebilag, der indeholder en oversigt over oplysninger om de enkelte tjenestemænd, som parterne er enige henholdsvis uenige om, herunder om tjenestemændene i de pågældende tidsrum har været til stede på Københavns Hovedbanegård, i opholdsstuen eller har fremført tog, og i hvilket omfang de har været i kontakt med DSB og Banedanmark. Tjenestemændene er i det fælles støttebilag farvemarkeret på samme måde som i klagers skemaer, idet der dog er anvendt blå farve i stedet for lilla farve. Tjenestemanden T15, som i klagers skema vedrørende arbejdsnedlæggelsen fra kl. 7:00 til kl. 8:30 var henført til lilla gruppe, er i parternes fælles støttebilag henført til gul gruppe.

Forklaringer

Poul Gemzøe-Enemark har forklaret bl.a., at han er underdirektør og forhandlingschef hos DSB. Han tiltrådte sin stilling hos DSB i oktober måned 2017, hvor han fik med DSB's indmeldelse i Dansk Industri og opsigelsen af det statslige overenskomstgrundlag at gøre. Der var et meget konfliktfyldt miljø mellem lokomotivførerne og DSB. I sommeren 2018 nedlag-

de 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 arbejdstagerside. Alligevel blev de i ledelsen overrasket, da de om morgenen den 5. november 2018 modtog brevet om det faglige møde. Der er ikke tradition for, at lokomotivførerne nedlægger arbejdet. DSB var ikke forberedt på det, og der var ikke dengang fastsat retningslinjer for, hvordan man skulle forholde sig i en sådan situation. På dagen blev lederne instrueret om at notere, hvem der deltog i arbejdsnedlæggelsen. DSB er imidlertid ikke ligesom en fabrik, hvor man kan se medarbejderne. Medarbejderne er spredt over et meget stort geografisk område. Man kan derfor godt deltage i en arbejdsnedlæggelse, selv om man f.eks. ikke deltager i et fagligt møde. Der er en fast procedure for, hvem lokomotivføreren skal kontakte ved almindelige driftsforstyrrelser, herunder når signalerne viser rødt i længere tid. Banedanmark vidste godt, at der var tale om en arbejdsnedlæggelse, og lokomotivførerne har uden tvivl fået besked herom fra Banedanmark. Lokomotivførere, der befandt sig i S-togene, burde derfor have kontaktet deres ledere og sikret sig, at lederne vidste, at de ikke var en del af arbejdsnedlæggelsen. Han var selv involveret i indberetningen af tjenestemændene. De fik meldinger fra de enkelte ledere om, hvem de havde observeret, og hvem der skulle have kørt, og på den baggrund indberettede de en række medarbejdere, herunder både overenskomstansatte og tjenestemænd. Lederne er efterfølgende blevet foreholdt de forklaringer, der er kommet fra tjenestemændene, og indberetningerne er på den baggrund blevet frafaldet for en del tjenestemænds vedkommende. Der var på daværende tidspunkt ikke skriftlige retningslinjer for, hvordan medarbejderne skulle agere i tilfælde af en arbejdsnedlæggelse. Det blev lavet umiddelbart efter. Processen i dag er, at ledelsen sender en SMS ud til lokomotivførerne, som skal svare tilbage om, hvor de befinder sig, og om de deltager i arbejdsnedlæggelsen. Endvidere kan det forekomme, at lederne i visse tilfælde skal ud og tjekke, om oplysningerne er korrekte.

Jan Sigurdur Christensen har forklaret bl.a., at han er kommerciel direktør hos DSB. Han har ansvar for DSB's kundetilfredshed og omdømme. Det direkte tab ved arbejdsnedlæggelserne den 5. november 2018 udgjorde ca. 2,2 mio. kr. Det er opgjort på grundlag af statistiske oplysninger om antallet af rejsende og billetpriser mv. Det indirekte tab er imidlertid meget stør-

re. DSB har mange kunder og har stort fokus på, at kunderne har tillid til dem. En arbejdsnedlæggelse giver et ordentlig rids i lakken, hvilket bl.a. kan måles på den markante stigning i negativ medieomtale i den pågældende periode. Der var et tydeligt knæk i omdømmet. Samme billede gentog sig ved arbejdsnedlæggelsen den 21. november 2018.

Thomas Gordon Clausen har forklaret bl.a., at han er driftschef hos DSB og har ansvar for håndtering af trafikken på dagen. Deres opgave er at løse problemerne, før kunderne oplever, at det er et problem. Han har ingen kontakt til lokomotivførere på dagligt plan. Fjernstyringscentralen (FC) og trafikcentralen (TCC) henhører under Banedanmark, som har ansvar for at sende signaler til togene og undgå, at de støder sammen. Driftscentret hører under DSB. Det står for bemanningen af togene. Opstår der et problem, har de et katalog af løsningsmuligheder at slå op i. Resultatet vil typisk være, at der sker aflysning af trafikken, og at planen ændrer sig for den enkelte lokofører. Hvis en lokomotivfører oplever driftsforstyrrelser, skal den pågældende kontakte Banedanmark, hvis det drejer sig om sikkerhedsmæssige forhold. Driftscentret håndterer en arbejdsnedlæggelse præcist som enhver anden forstyrrelse. På S-banen kører næsten alle tog gennem Københavns Hovedbanegård. Hvis bare to tog stopper på Hovedbanegården, går hele trafikken i stå. To tog på Nørreport vil gøre det samme. Selv en kort arbejdsnedlæggelse har således en stor betydning for togtrafikken. Hvis de lader stå til i 10 minutter, går der flere timer, før trafikken er normal igen.

Den 5. november 2018 blev han ringet op tidligt om morgenen, da de havde fået besked om en varslet arbejdsnedlæggelse. Han startede med at kigge sporene igennem og kunne se, at der var tog, som begyndte at holde stille på Københavns Hovedbanegård, og at lokomotivførerne forlod togene. De foretog ikke registrering af de pågældende lokomotivførere. De besluttede sig for at stoppe alle tog på vej ind mod Københavns Hovedbanegård for at undgå den situation, at kunder blev fanget mellem stationer i timevis. Togene blev derfor stoppet på de stationer, som de var nået til. Han kan ikke huske, at der var nogen lokomotivførere, der ringede til dem den dag. Det er atypisk. Normalt ville folk henvende sig, hvis der opstod den slags problemer. Han kan ikke huske, om fjernstyringscentralen fik opkald, men der var i hvert fald ikke meget kommunikation den dag. Efter morgens arbejdsnedlæggelse begyndte de at bygge trafikken op igen. Det tog et stykke tid. Kl. 13:00 havde de genoptaget ca. 60-70 % af trafikken. Målet var, at de før myldretiden ca. kl. 14:30 ville have normaliseret trafikken fuldt

ud, men de havde fået besked om, at arbejdet ville blive nedlagt igen kl. 14:00. Derfor holdt de ca. 15 % af trafikken tilbage.

Jens Jørgen Hansen har forklaret bl.a., at han er driftschef i DSB S-tog. Han har ansvar for alle lokomotivførere i S-togene. Der er ca. 500 lokomotivførere, hvoraf ca. 150 er tjenestemænd. Den 5. november 2018 gik der rygter om, at der ville ske et eller andet. Han var derfor mødt ind på Københavns Hovedbanegård tidligt. Dørene blev lukket ind til opholdslokalet, og der blev sat en tekst op om fagligt møde. Der deltog ca. 30-45 lokoførere, herunder både overenskomstansatte og tjenestemænd. Der er ikke nogen af de tilstedeværende, der kan have været i tvivl om, at der var tale om et fagligt møde. Det blev også sagt, da han kom ind og spurgte. Han sagde, at det var overenskomststridigt og ulovligt, og at lokomotivførerne skulle genoptage arbejdet. Det sagde han to gange, uden at det afstedkom en reaktion. Herefter kontaktede han fællestillidsrepræsentant Thomas Bryan-Lund, som fik lokomotivførerne til at genoptage arbejdet.

Det står ham ikke klart, hvornår han blev bekendt med, at der var et nyt fagligt møde om eftermiddagen. Han blev opmærksom på problemet, da der samlede sig et større antal lokomotivførere på samme perron. Det havde han ikke oplevet før. Han gik derover sammen med nogle områdeledere. Han var rundt og talte med lokomotivførerne individuelt og i små grupper. Det var nemmere at komme i dialog med dem end tidligere. Han kunne dog ikke få nogen i arbejde. De tilstedeværende lokomotivførere kan dårligt have været i tvivl om, at der var tale om en arbejdsnedlæggelse. Der var nogen, der tilkendegav, at de gerne ville genoptage arbejdet, men der skete ikke rigtig noget. Han bad dem om at forlade perronen og gå til opholdslokalet, men det skete ikke. Der holdt tog på stationen, men der var ikke gang i togene. Efterfølgende prøvede de at finde ud af, hvem der havde været til stede ud fra et billedmateriale. Han kendte ikke alle lokomotivførerne, så han havde to andre med. De prøvede at lave en liste.

Thomas Bryan-Lund har forklaret bl.a., at han har været ansat i DSB i 23 år. Han været fællestillidsrepræsentant på S-togene siden 2007. Han er tillidsrepræsentant for både overenskomstansatte og tjenestemænd. Den 5. november 2018 havde han planlagt at møde ca. kl. 07:30. Han blev ringet op og fik at vide, at nogle medlemmer var gået til fagligt møde. Han mødte frem på Københavns Hovedbanegård lidt før kl. 08:00. Han gik straks ind på stuen og bad lokomotivførerne om at genoptage arbejdet. Arbejdet blev genoptaget inden for en halv

time. Mødet sluttede således, da han bad dem om det. Der var ca. 30-40 personer til mødet. Han befandt sig i løbet af dagen på sit kontor på Københavns Hovedbanegård. Han så en seddel om et nyt fagligt møde. Han ringede derfor til Jens Jørgen Hansen, som sagde, at der så ud til at være ro på. Efter nogle minutter ringede Jens Jørgen Hansen imidlertid igen og sagde, at nogle var begyndt at samle sig nede i opholdsstuen. Da han kom ned på stuen, var lokomotivførerne gået. De var gået ned på perronen. Han gik ud fra, at lokomotivførerne var gået ned for at afvente et opkald fra deres leder. Der kræves således ikke fysisk kontakt til en leder for at modtage en ordre. Det kan ske via telefon. Han kom ned på perronen, hvor der var en gruppering af lokomotivførere. Lokomotivførerne blev spurgt, om de var parat til at genoptage arbejde, hvilket de svarede bekræftende på. Jens Jørgen Hansen virkede en smule forvirret. Togene kom via Banedanmark stille og roligt i gang med at køre igen. Han tænker, at lokomotivførernes telefoner herefter må være begyndte at ringe. Nogle er måske gået tilbage til opholdsstuen, fordi de var blevet bedt om det.

Opgavefordelingen mellem Banedanmark og DSB er kort fortalt således, at Banedanmark sørger for signal til togene, mens DSB sørger for, at der er lokomotivførere til togene. Hvis man holder for rødt lys, skal man ringe til en person fra Banedanmark. Man kontakter normalt ikke DSB, når man fremfører toget. Når man f.eks. kommer for sent på arbejde, kontakter man sin driftsleder hos DSB, da det kan betyde ændringer i arbejdsplanen, som angiver, hvad man skal i løbet af dagen. Hvis der sker ændringer under kørslen på grund af uregelmæssigheder, er det Banedanmark og driftslederen, som sammen finder ud af, hvad der skal ske. Som lokomotivfører må man ikke tænke selv, når man fremfører tog. Der er fuldstændig faste procedurer for, hvad man skal gøre. Hvis man ringer til driftslederen om rødt stop, vil man få at vide, at man skal ringe til Banedanmark. Det samme gælder, hvis der er ophold i lang tid på en station, f.eks. på grund af en personpåkørsel. Her kontakter man også Banedanmark, og man har desuden ansvar for at holde kunderne orienteret om situationen.

Den 5. november 2018 var der til at starte med ingen af de lokomotivførere, der var ude på skinnerne, der vidste, at der foregik en arbejdsnedlæggelse. Han har ikke selv fået nogen SMS om, at arbejdet ville blive nedlagt. Han har heller ikke hørt om, at andre har modtaget en sådan SMS. Der var på daværende tidspunkt ikke nogen instruks fra DSB om, hvad lokomotivførerne skulle gøre i tilfælde af en arbejdsnedlæggelse. Det er først kommet efterfølgende. Han har dog oplevet en mere organiseret tilgang i forbindelse med en tidligere arbejdsned-

læggelse. Arbejdsnedlæggelsen skete, som han husker det, i juni 2017. Dengang gik den daværende chef for driftsdisponenterne ud for at spørge lokomotivførerne, hvem der deltog i arbejdsnedlæggelsen, og hvem der ikke deltog. Sådan foregik det ikke i november 2018. Der var endvidere under arbejdsnedlæggelsen i juni 2017 andre dele af trafikken, som stadig kørte. DSB har i den foreliggende sag ikke gjort nok for få togene til at køre i samarbejde med Bannedanmark.

T10 har forklaret bl.a., at han har været ansat som lokomotivfører i 25 år ved DSB S-tog. Den 5. november 2018 mødte han omkring kl. 05:30 om morgenen. Han fik ikke nogen SMS om, at der var en arbejdsnedlæggelse undervejs. Han meldte sig på Køge Station og kørte til Hellerup Station som passagerer. Han skulle gøre tjeneste på Ringbanen. Da han kørte tilbage mod Hellerup Station, blev han fanget på Nørrebro Station. Han ringede op til fjernstyringscentralen, som fortalte ham, at der var et eller andet i gang, og at de holdt som perler på en snor ind mod Hellerup. Han kan ikke huske, om de sagde, at det var på grund af en arbejdsnedlæggelse. Han holdt der nok omkring en halv times tid. På et tidspunkt blev han kaldt op og fik besked om, at han nu kunne køre til Hellerup. Han kontaktede ikke sin driftsleder. Han handlede, som han plejede at gøre. Han ønskede ikke at deltage i en arbejdsnedlæggelse, da han er tjenestemand.

T15 har forklaret bl.a., at hun har været ansat som lokomotivfører i 25 år, herunder ved DSB S-tog i 22 år. Den 5. november 2018 mødte hun ca. kl. 05:00 om morgenen. Hun skulle køre fra Køge Station til Hillerød Station og derefter ind til Københavns Hovedbanegård, hvor hun skulle have pause. Hun fik ikke nogen besked om, at der var en arbejdsnedlæggelse. Da hun var på vej fra Hillerød til Københavns Hovedbanegård nåede hun frem mod Lyngby, hvor de begyndte at køre langsomt. Hun stoppede ved Lyngby Station. Hun kunne høre over højtalerne, at der var en arbejdsnedlæggelse. Hun ønskede ikke at deltage i arbejdsnedlæggelsen, da hun er tjenestemand. Hun ringede op til trafikcentralen, som fortalte hende, at hun ville komme til at holde der længe. Hun bad om tilladelse til at forlade toget for at komme på toilettet, hvilket hun fik lov til. Hun tænkte ikke på at ringe til driftsledelsen. Efter at have holdt stille i ca. en times tid kørte hun ind mod Københavns Hovedbanegård, hvortil hun ankom ved 9-tiden. Hun gik ind i opholdsstuen for at holde pause. Her bemærkede hun, at driftsleder C noterede de tilstedeværende lokomotivførere.

T37 har forklaret bl.a., at han har været ansat som lokomotivfører i DSB S-tog i 30 år. Han er også kørelærer, hvilket han har været i 12 år. Han deltog ikke i en ulovlig arbejdsnedlæggelse den 5. november 2018. Han ved således, at man ikke må strejke som tjenestemand. Han skulle møde sidst på formiddagen, men kom for sent på arbejde på grund af uregelmæssig toggang. Han kontaktede driftslederen, fordi han ikke kunne møde til tiden, og han fik udleveret en ny arbejdseddél, hvoraf det fremgik, at han skulle køre fra Københavns Hovedbanegård til Køge Station og retur. Da han på tilbagevejen nærmede sig Sjælør Station, blev hastigheden sat ned og til sidst stoppede toget. Han blev bedt om at holde stille af Banedanmark. Han gik i gang med at informere sine passagerer om situationen. Han holdt på Sjælør Station i ca. 20 minutter. Han blev tildelt et nyt tognummer, som formentlig har været det næste tog i rækken. Med det nye tognummer var han således rettidig i forhold til planen, da han ankom til Københavns Hovedbanegård.

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 5. november 2018. Det er ubestridt, at der blev iværksat og gennemført en arbejdsnedlæggelse om morgenen den 5. november 2018 fra kl. 07:00 til kl. 08:30. Det må også lægges til grund, at der blev gennemført en arbejdsnedlæggelse om eftermiddagen fra kl. 14:00 til kl. 15:00. Arbejdsnedlæggelsen startede ud som et fagligt møde, der på DSB's formaninger blev afbrudt. Dette medførte dog ikke, at arbejdsnedlæggelsen blev bragt til ophør, idet tjenestemændene fortsat vægrede sig mod at stille deres arbejdskraft til rådighed. Samtlige tilstedeværende lokomotivførere forlod opholdsrummet og stillede sig ned på én perron, hvilket ikke kan sidestilles med, at tjenestemændene derved stillede deres arbejdskraft til rådighed. Tværtimod vanskeliggjorde sammenstimlingen og den efterfølgende ageren DSB's adgang til i fuldt omfang at genoptage driften. Det forhold, at DSB besluttede at indstille gensættelsen af dele af S-togtrafikken fra kl. 13:56, ændrer ikke på, at der var tale om en arbejdsnedlæggelse. Indstillingen var foranlediget af morgenens arbejdsnedlæggelse og den varslede afholdelse af yderligere faglige møder kl. 14:00 til kl. 16:00 og kl. 20:00 til kl. 22:00 og havde til hensigt at undgå, at for mange passagerer strandede mellem stationer, når den varslede arbejdsnedlæggelse trådte i kraft kl. 14:00. Det må være berettiget og kan ikke komme DSB til skade, at man på denne måde forsøgte at afbøde virkningerne af en forestående arbejdsnedlæggelse. I øvrigt har to af de indberettede tjenestemænd erkendt at have deltaget i

arbejdsnedlæggelsen om eftermiddagen den 5. november 2018, og det må således stå klart, at arbejdsnedlæggelsen kl. 14:00 blev gennemført som planlagt.

Under de helt særlige omstændigheder, der gjorde sig gældende den 5. 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 arbejdsnedlæggelsen om morgenen, henholdsvis om eftermiddagen.

De to tjenestemænd i *grøn gruppe* har begge erkendt at have nedlagt arbejdet den 5. november 2018 fra kl. 14:00 til 15:00. Der er uanset varigheden af tjenestemændenes deltagelse i arbejdsnedlæggelsen tale om deltagelse i en kollektiv arbejdsnedlæggelse i strid med tjenestemandsslovens § 10, der begrundet en bøde som påstået af klager. En timelang erkendt ulovlig arbejdsnedlæggelse kan ikke beskrives som kortvarig. Efter Tjenestemandssrettens praksis nedsættes bøden som udgangspunkt ikke, selv om arbejdsnedlæggelsen har været kortvarig, jf. Tjenestemandssrettens dom af 26. maj 1987 i sagerne KTD 1985.126 m.fl. og Tjenestemandssrettens dom af 29. marts 1990 i sag TMD 1989.082. Hertil kommer, at selv meget korte arbejdsnedlæggelser har stor betydning for DSB, hvilket også tilsiger, at en varighed på en time ikke i sig selv kan anses for en formildende omstændighed.

For tjenestemændene i *gul gruppe* gælder, at de ikke udførte deres oprindeligt planlagte tjeneste. Tjenestemændene var i den foreliggende situation forpligtet til direkte og utvetydigt at gøre DSB opmærksom på, at de ikke deltog i arbejdsnedlæggelsen. Dette gælder, selv om der ikke var fastsat retningslinjer herom fra DSB, og det kan ikke være afgørende, at visse af tjenestemændene har været i kontakt med fjernstyringscentralen og trafikcentralen, da disse ikke er en del af DSB, men derimod henhører under Banedanmark. At der kan stilles særlige krav til, at tjenestemændene direkte og utvetydigt gør deres arbejdsgiver opmærksom på, at de ikke deltager i arbejdsnedlæggelser, følger af Tjenestemandssrettens praksis, jf. Tjenestemandssrettens dom af 27. maj 2008 i sag S2006.003, Tjenestemandssrettens dom af 22. august 2019 i sag

TR2018.0003 og Tjenestemandssretten's dom af 30. marts 2000 i sag S1997.236. Tjenestemændene har i sådanne situationer en særlig anledning til at sikre sig bevis for, at de ikke deltager i arbejdsnedlæggelsen. Dette kan ske ved at rette henvendelse til arbejdsgiveren og oplyse, at man ikke deltager i arbejdsnedlæggelsen, og anmode om at få oplyst, hvordan man skal forholde sig. Ingen af tjenestemændene i gul gruppe har dokumenteret en sådan henvendelse til DSB, og de må derfor alle anses for at have deltaget i arbejdsnedlæggelsen. Det kan ikke være afgørende, om de indberettede tjenestemænd har deltaget i det faglige møde. Afgørende er derimod, om tjenestemændene enten direkte eller indirekte har nedlagt arbejdet.

For tjenestemændene i *lilla gruppe* (blå gruppe i parternes fælles støttebilag) gælder, at de alle har været til stede på Københavns Hovedbanegård, mens der har været afholdt faglige møder mellem kl. 07:00 og kl. 08:30 eller kl. 14:00 og kl. 15:00. Disse tjenestemænd må alle anses for at have deltaget i det faglige møde enten kl. 07:00 eller kl. 14:00. Tjenestemænd, der har opholdt sig i opholdsrummet eller i umiddelbar nærhed heraf, mens der har været afholdt fagligt møde, har været underlagt en særlig pligt til direkte og utvetydigt at gøre DSB opmærksom herpå, såfremt de ikke deltog i arbejdsnedlæggelsen. Ingen af tjenestemændene i lilla gruppe har dokumenteret en sådan henvendelse til DSB, og de må derfor alle anses for at have deltaget i arbejdsnedlæggelsen. Det må også have formodningen for sig, at de tjenestemænd, der opholdt sig i det lokale, hvor der blev afholdt faglige møder, også har deltaget i dem. Det ville være ganske naturligt at forlade lokalet, hvis man ikke havde intention om at deltage i det faglige møde. Dette gælder også, selv om tjenestemændene under almindelige omstændigheder opholder sig i lokalet under pauser. De tjenestemænd, der tog ophold på perronen i forlængelse af det faglige møde kl. 14:00, må alle anses for at have obstrueret DSB's adgang til at genoptage S-togdriften og må også af den grund anses for at have deltaget i arbejdsnedlæggelsen.

Indklagede har anført bl.a., at de indberettede lokomotivførere ikke har deltaget i fagligt møde eller en ulovlig arbejdsnedlæggelse, men derimod har udført deres tjeneste, forsøgt at udføre deres tjeneste eller har udført den så godt som muligt. Herudover har langt hovedparten af de af sagen omfattede lokomotivførere været i kontakt med driftscentralen, fjernstyringscentralen eller trafikcentralen.

Det er helt normalt, at lokomotivførere ved uregelmæssigheder i togdriften er i kontakt med fjernstyringscentralen, som henhører under Banedanmark, og ikke med DSB. Det kan derfor ikke lægges til grund, at lokomotivførerne har deltaget i arbejdsnedlæggelse, hvis de ikke har taget kontakt til DSB, men alene og på helt normal vis har været i kontakt med fjernstyringscentralen, f.eks. når lokomotivføreren holder for stop. Det er endvidere i situationer som den, der forelå den 5. november 2018, normalt at opholde sig i opholdsstuen, ligesom det er almindeligt at opholde sig dér under rådighedstjeneste og pause. I mangel af retningslinjer herom kan der ikke stilles 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.

Indberetningslisterne er blot en liste over samtlige tjenstemandsansatte lokomotivførere ved S-togtrafikken, der var på arbejde den 5. november 2018. Klager har efterfølgende ikke af egen drift, men på baggrund af indklagedes redegørelser for de pågældende tjenstemænds tjeneste den pågældende dag, saneret listerne og frafaldet i alt 18 tjenstemænd. Tjenestemændenes redegørelser sammenholdt med DSB's efterfølgende undersøgelser – som f.eks. beror på, om de enkelte ledere på forespørgsel kan huske en eventuel kontakt med lokomotivførerne – giver et tilfældigt resultat i forhold til de tjenstemænd, som klager har frafaldet. En eventuel tvivl om deltagelse må komme den enkelte tjenstemand til gode. Bevisbyrden for deltagelse påhviler klager, jf. Tjenstemandsrettens dom af 27. maj 2008 i sag S2006.003. Der skal i øvrigt foretages en individuel vurdering af de enkelte tjenstemænd efter almindelige forvaltningsretlige principper, herunder forbuddet mod skøn under regel.

Tjenestemændene, der er henført til *gul gruppe* i parternes fælles støttebilag vedrørende arbejdsnedlæggelsen den 5. november 2018 om morgenen, har ikke befundet sig på Københavns Hovedbanegård i tidsrummet fra kl. 07:00 til kl. 08:30 og kan derfor ikke have deltaget i det faglige møde. Hovedparten af disse tjenstemænd har været i kontakt med fjernstyringscentralen/trafikcentralen, driftsledelsen eller områdeleder. De har ikke deltaget i en arbejdsnedlæggelse, men har udført deres tjeneste, forsøgt at udføre deres tjeneste eller har udført den så godt som muligt. Det samme gælder tjenestemændene i *gul gruppe* i parternes fælles støttebilag vedrørende arbejdsnedlæggelse den 5. november 2018 kl. 14:00 til kl. 15:00.

Tjenestemændene i *lilla/blå gruppe* var til stede på Københavns Hovedbanegård, men deltog ikke i det faglige møde. De har ligeledes udført deres tjeneste, forsøgt at udføre deres tjeneste eller har udført den så godt som muligt. Hvad særlig angår situationen om eftermiddagen den 5. november 2018 havde DSB nedlagt dele af togdriften kl. 13.56. Dette var grunden til, at en række lokomotivførere tog ophold i opholdsrummet på Københavns Hovedbanegård. De deltog således ikke i noget fagligt møde, men afventede, at togdriften blev genoptaget. De har således udført deres tjeneste, forsøgt at udføre deres tjeneste eller udført den så godt som muligt. De fulgte de ledelsesmæssige instrukser om at gå fra opholdsstuen til perron og om at gå tilbage til opholdsstuen.

De to tjenestemandsansatte lokomotivførere ved fjern- og regionaltogtrafikken (*grøn gruppe*), har erkendt at have nedlagt arbejdet den 5. november 2018 fra kl. 14 til kl. 15. Under hensyn til arbejdsnedlæggelsens korte varighed bør den alene sanktioneres med en advarsel, subsidiært en irettesættelse og mere subsidiært en bøde.

Tjenestemandens rettens begrundelse og resultat

Sagen angår, om 46 tjenestemandsansatte lokomotivførere som hævdet af klager har deltaget i en arbejdsnedlæggelse den 5. november 2018 og derved har begået en tjenesteforseelse, jf. tjenestemandens lovens § 10. I bekræftende fald skal der tages stilling til, hvilken sanktion den enkelte tjenestemand skal idømmes.

Den 5. november 2018 blev der afholdt et fagligt møde i lokomotivførernes normale opholdsstue på Københavns Hovedbanegård fra kl. 7:00 til ca. kl. 8:30. Efter bevisførelsen lægges det endvidere til grund, at der samme dag og sted igen blev afholdt et fagligt møde med start kl. 14:00 – et møde, der på et tidspunkt blev afbrudt, hvorefter de tilstedeværende lokomotivførere gik ned og stillede sig på en og samme perron.

Tjenestemandens retten lægger til grund, at de to faglige møder fandt sted i arbejdstiden, og at de lokomotivførere, der deltog i et af møderne, herved også har deltaget i en kollektiv arbejdsnedlæggelse.

I det følgende skal det for begge faglige møders vedkommende undersøges, hvilke lokomotivførere der deltog med henblik på at fastlægge, hvem der som følge heraf må anses for at have deltaget i en arbejdsnedlæggelse.

Endvidere skal det for de lokomotivførere, om hvem det ikke kan lægges til grund, at de har deltaget i et af de faglige møder, undersøges, om de kan anses for at have deltaget i en arbejdsnedlæggelse, uanset at de som nævnt ikke har deltaget i noget fagligt møde.

Arbejdsnedlæggelsen fra kl. 7:00 til 8:30

For så vidt angår de tjenestemandsansatte lokomotivførere T13, T14, T16, T17, T18, T19, T20, T21 og T24 bemærker Tjenestemandsretten følgende:

Efter parternes fælles støttebilag er der enighed om, at de nævnte tjenestemandsansatte lokomotivførere befandt sig i opholdsstuen i hele eller en del af det tidsrum mellem kl. 7:00 og kl. 8:30, hvor det faglige møde fandt sted. Det lægges til grund, at de nævnte tjenestemænd må have været klar over, at der blev holdt et fagligt møde i opholdsstuen. Ved at opholde sig i stuen, mens mødet pågik, er der skabt en formodning for, at de deltog i mødet og dermed også i arbejdsnedlæggelsen. Efter bevisførelsen kan det ikke lægges til grund, at de forlod lokalet, kontaktede ledelsen eller på anden måde gjorde noget aktivt for at vise, at de ikke var en del af den faglige aktion.

På den baggrund finder Tjenestemandsretten det bevist, at de nævnte tjenestemænd deltog i arbejdsnedlæggelsen den 5. november 2018 fra kl. 7:00 til kl. 8:30 eller i en del af tidsrummet.

For så vidt angår tjenestemændene T12, T22 og T23 er parterne uenige om, hvorvidt de befandt sig i opholdsstuen, mens det faglige møde blev afholdt. Bevisbyrden for, at de på det pågældende tidspunkt befandt sig i opholdsstuen, påhviler klager, og denne bevisbyrde er ikke løftet. Det må derfor lægges til grund, at de nævnte tre tjenestemænd ikke befandt sig i opholdsstuen, mens mødet pågik, men et andet sted på Københavns Hovedbanegård, og at de således ikke deltog i det faglige møde.

Tjenestemandssretten finder, at disse tre tjenestemænds ophold et andet sted på Københavns Hovedbanegård på et tidspunkt, hvor togdriften var indstillet, ikke i sig selv skaber en formodning for, at de deltog i arbejdsnedlæggelsen, og at der heller ikke er oplyst andre omstændigheder, der kan føre til, at de havde en særlig anledning til aktivt at sikre sig, at ledelsen blev gjort bekendt med, at de ikke tog del i arbejdsnedlæggelsen. Det bemærkes herved, at DSB ikke kontaktede dem, og at DSB ikke på daværende tidspunkt havde fastsat retningslinjer for, hvordan lokomotivførerne skulle forholde sig i tilfælde af, at togdriften blev indstillet på grund af faglige aktioner.

På den baggrund er det ikke bevist, at T12, T22 og T23 deltog i arbejdsnedlæggelsen den 5. november 2018 om morgenen.

For så vidt angår de tjenestemandssansatte lokomotivførere T1 T2, T3, T4, T5, T6, T7, T8, T9, T10, T11 og T15 bemærker Tjenestemandssretten følgende:

Der er enighed mellem parterne om, at de nævnte lokomotivførere ikke var til stede i opholdsstuen inden for det tidsrum, hvor det faglige møde fandt sted, og at de heller ikke befandt sig på Københavns Hovedbanegård. De var alle – måske med en enkelt undtagelse – i færd med at fremføre tog på S-togslinjerne, da togdriften gik i stå på grund af den faglige aktion. De holdt stille på forskellige S-togsstationer i længere tid, typisk mellem en halv og en hel time. De kontaktede Banedanmark (fjernstyringscentralen eller trafikcentralen) – men ikke DSB – da togtrafikken gik i stå, hvilket efter det oplyste er normal procedure ved almindelige driftsforstyrrelser.

Klager har anset de nævnte lokomotivførere for at have taget del i arbejdsnedlæggelsen, fordi de ikke kontaktede DSB og stillede deres arbejdskraft til rådighed, mens togtrafikken stod stille.

Tjenestemandssretten finder, at lokomotivførerne under de anførte omstændigheder ikke havde en særlig anledning til aktivt at sikre sig, at DSB blev gjort bekendt med, at de ikke tog del i arbejdsnedlæggelsen. Dette gælder, uanset om de var eller blev klar over, at stoppet i togtrafikken skyldtes en faglig aktion. Det bemærkes herved, at DSB som ovenfor nævnt ikke på daværende tidspunkt havde fastsat retningslinjer for, hvordan lokomotivførerne skulle forhol-

de sig i tilfælde af, at togdriften blev indstillet som følge af faglige aktioner. Det forhold, at de ikke på eget initiativ kontaktede DSB, mens de holdt stille som følge af andre medarbejders arbejdsnedlæggelse, udgør derfor ikke tilstrækkeligt bevis for, at de selv tog del i arbejdsnedlæggelsen.

Arbejdsnedlæggelsen fra kl. 14:00 til 15:00

T25 og T26 har erkendt, at de deltog i arbejdsnedlæggelsen.

For de øvrige lokomotivførere, som klager har rejst sag mod i anledning af arbejdsnedlæggelsen om eftermiddagen, må spørgsmålet om, hvorvidt det er bevist, at de deltog i denne arbejdsnedlæggelse, afgøres efter tilsvarende kriterier, som er lagt til grund ovenfor vedrørende arbejdsnedlæggelsen om morgenen.

For så vidt angår T40, T41 T42, T44, T45 og T46 lægges det i overensstemmelse med parternes fælles støttebilag til grund, at de var til stede i opholdsstuen på Københavns Hovedbanegård, da det faglige møde fandt sted.

Af de samme grunde, der er anført ovenfor vedrørende tilstedeværelse i opholdsstuen under det faglige møde om morgenen, finder Tjenestemand retten det bevist, at de nævnte tjenestemandsansatte lokomotivførere deltog i arbejdsnedlæggelsen om eftermiddagen. Det bemærkes herved, at hverken det forhold, at DSB besluttede at indstille genindsættelsen af dele af S-togstrafikken fra kl. 13.56, eller det forhold, at det faglige møde på et tidspunkt blev afbrudt, hvorefter de tilstedeværende gik ned og stillede sig på en og samme perron, kan føre til en anden bedømmelse.

For så vidt angår T43, der var til stede på Københavns Hovedbanegård, men hvor indklagede har bestridt, at han var til stede i opholdsstuen, findes det ikke bevist, at han deltog i arbejdsnedlæggelsen.

For så vidt angår T27, T28, T29, T30, T31, T32, T33, T34, T35, T36, T37, T38 og T39 bemærkes følgende:

Der er mellem parterne enighed om, at de ikke var til stede i opholdsstuen i tidsrummet mellem kl. 14:00 og kl. 15:00. De fleste af dem var i færd med at fremføre tog på S-togslinjerne, da togdriften gik i stå på grund af den faglige aktion. De holdt stille på forskellige S-togsstationer i længere tid, typisk en halv times tid. De var i kontakt med Banedanmark (fjernstyringscentralen/trafikcentralen) – men ikke med DSB – da togtrafikken gik i stå, hvilket efter det oplyste er normal procedure ved almindelige driftsforstyrrelser.

Klager har anset de nævnte lokomotivførere for at have taget del i arbejdsnedlæggelsen, fordi de ikke kontaktede DSB og stillede deres arbejdskraft til rådighed, mens togtrafikken stod stille.

Af de grunde, der er anført ovenfor vedrørende de lokomotivførere, der befandt sig i en tilsvarende situation i forbindelse med arbejdsnedlæggelsen om morgenen, finder Tjenestemandsretten, at det ikke kan anses for bevist, at de nævnte lokomotivførere tog del i arbejdsnedlæggelsen mellem kl. 14:00 og kl. 15:00.

Samlet konklusion

Ud over T25 og T26, der har erkendt at have deltaget i arbejdsnedlæggelsen den 5. november 2018 om eftermiddagen, findes det bevist, at følgende lokomotivførere har deltaget i en kollektiv arbejdsnedlæggelse den pågældende dag (om morgenen eller om eftermiddagen):

T13, T14, T16, T17, T18, T19, T20, T21, T24, T40, T41, T42, T44, T45 og T46.

De pågældende tjenestemænd idømmes hver især en bøde efter de sædvanlige takster, hvorved bemærkes, at arbejdsnedlæggelsens varighed ikke udgør en formildende omstændighed, der kan begrunde en mildere sanktion.

Følgende lokomotivførere frifindes, idet det ikke er bevist, at de deltog i en af arbejdsnedlæggelserne den 5. november 2018:

T12, T22, T23, T1, T2, T3, T4, T5, T6, T7, T8, T9, T10, T11, T15, T43, T27, T28, T29, T30, T31, T32, T33, T34, T35, T36, T37, T38 og T39.

Thi kendes for ret:

Tjenestemændene T12, T22, T23, T1, T2, T3, T4, T5, T6, T7, T8, T9, T10, T11, T15, T43, T27, T28, T29, T30, T31, T32, T33, T34, T35, T36, T37, T38 og T39 frifindes.

T25 skal inden 14 dage efter denne doms afsigelse til Medarbejder- og Kompetencestyrelsen betale en bøde på 900 kr.

T26 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 900 kr.

T16 skal inden 14 dage efter denne doms afsigelse til Medarbejder- og Kompetencestyrelsen betale en bøde på 900 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 900 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 900 kr.

T21 skal inden 14 dage efter denne doms afsigelse til Medarbejder- og Kompetencestyrelsen betale en bøde på 850 kr.

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

T40 skal inden 14 dage efter denne doms afsigelse til Medarbejder- og Kompetencestyrelsen betale en bøde på 850 kr.

T41 skal inden 14 dage efter denne doms afsigelse til Medarbejder- og Kompetencestyrelsen betale en bøde på 850 kr.

T42 skal inden 14 dage efter denne doms afsigelse til Medarbejder- og Kompetencestyrelsen betale en bøde på 850 kr.

T44 skal inden 14 dage efter denne doms afsigelse til Medarbejder- og Kompetencestyrelsen betale en bøde på 900 kr.

T45 skal inden 14 dage efter denne doms afsigelse til Medarbejder- og Kompetencestyrelsen betale en bøde på 850 kr.

T46 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.