

Tjenestemandsrettens dom af 27. maj 2008

i sag nr. S2006.003:

Finansministeriet, Personalestyrelsen
(advokat Niels Banke)

mod

Dansk Jernbaneforbund
Under Offentligt Ansattes Organisationer (OAO)
(tidligere Statsansattes Kartel)
(advokat Peter Nisbeth)

Dommere: Knud Vammen Filt, Erik Justesen, Lene Pagter Kristensen (retsformand), Mogens Kroman, Sine Sunesen, Hans Christian Thomsen, Peter Vesterheden.

Sagen drejer sig om, hvorvidt 3 tjenestemandsansatte togførere har deltaget i en kollektiv arbejdsnedlæggelse og derved begået en tjenesteforseelse, jf. tjenestemandslovens § 10, og – hvis dette anses for bevist – hvilken sanktion de skal idømmes i anledning af tjenesteforseelsen.

Påstande

Klager, Finansministeriet, Personalestyrelsen, har nedlagt påstand om, at togførerne **A**, **B** og **C**, hver pålægges en bøde, subsidiært en irettesættelse, mere subsidiært en advarsel.

Indklagede, Dansk Jernbaneforbund under Offentligt Ansattes Organisationer, har påstået frifindelse.

Sagsfremstilling

Den 16. december 2005 indberettede DSB, at et større antal tjenestemandsansatte togførere og togbetjente ved DSB Produktion, Togpersonalet, havde nedlagt arbejdet fra ca. kl. 9.00 til ca.

kl. 12.00. Baggrunden for arbejdsnedlæggelsen fremgår af en telefax af samme dato med en pressemeddelelse fra togpersonalet hos DSB. Det hedder heri bl.a.:

”Togpersonalet hos DSB

Har valgt at afholde fagligt møde i dag den 16. december kl. 9.55.
Det skyldes stor utilfredshed blandt personalet ang. DSB's nye koncept
Enmandsbetjente tog på udvalgte strækninger.

Det nye koncept er først blevet offentliggjort for togpersonalet den 28 nov. 2005 og skal træde i kraft 15. januar 2006.

Togpersonalet er helt indforstået med at DSB skal effektivisere pga. konkurrence og udlicitering men så drastisk en ændring i så mange medarbejders arbejdsdag kan man ikke gennemføre så diktatorisk og uden om personalets organisation.

Det er mangel på respekt for sine medarbejdere og tegn på dårlig ledelse.

...”

Af et indslag i TV 2 Nyhederne fra samme dag kl. 10.27 fremgår det bl.a.:

”Regional- og intercitytogene fra København og Odense er indstillet på grund af en arbejdsnedlæggelse blandt personalet.

Stort set hele landet er berørt. Kun togene på Grenaabanen, Svendborgbanen og enkelte andre steder kører, ifølge DSB.

...”

Af et notat af 16. december 2005 udarbejdet af DSB Produktion fremgår det bl.a., at der den pågældende formiddag ikke mødte personale op til 6 tog i Århus, der skulle afgå mod København henholdsvis kl. 9.30, 10.02, 10.30, 11.02, 11.30 og 12.02.

På DSB's interne navneliste af 12. januar 2006 over togførere og togbetjente, der deltog i den ”kollektive tjenesteforseelse den 16. december 2005”, er bl.a. anført navnene på de tre togførere, der er omfattet af denne sag. Det er angivet på listen, at **A** oppebærer en fast månedsløn på ..., og at hans overtrædelse varede i alt 3 timer, at **B** oppebærer en fast månedsløn på ..., og at hans overtrædelse varede i alt 3 timer, samt at **C** oppebærer en fast månedsløn på ..., og at hendes

overtrædelse varede i alt 2 timer. Togførerne, der efter DSB's oplysninger havde deltaget i konflikten, blev den 7. februar 2006 trukket i løn.

I et brev af 10. marts 2006 fra **B** til togpersonaleleder **D** hedder det bl.a.:

”...

Den 16. december 2005 forlod jeg Københavns hovedbanegård med regionaltog til kl. 8.50 og opholdt mig i dette tog til ca. kl. 12, hvorefter jeg forlod station sammen med anden togfører, som havde opholdt sig der ca. ½ time længere. Det skal siges, at på dette tidspunkt var alle tog i kørslen blevet totalt aflyst og der kørte kun Helsingør tog.

Jeg er på intet tidspunkt blevet kontaktet af DSB.

Det kunne være interessant at få nærmere uddybet på hvilke præmisser DSB bygger den påstand, som fremgår af ovennævnte brev om at jeg har deltaget i nogen ulovligheder.

Mig bekendt er det ikke tilladt at køre tog, når signalerne står på rødt, og der ikke er nogen klarmelding fra LKF.

Det er da uhyggeligt at konstatere at DSB dømmes uden at man har beviserne i orden.

I tilfælde af en fastholdelse af anklagerne, ønsker jeg at blive ført som vidne i tjenestemandssretten.

Jeg forventer at høre nærmere og ser frem til at få tilbagebetalt de 3 timer jeg er blevet trukket for.”

I en indberetning af 12. december 2006 om arbejdsnedlæggelsen den 16. december 2005 fra områdeleder **E** til Kammeradvokaten er det om togfører **C** anført:

”**Togfører C**
Den 16. december 2005 skulle **C** møde på sit job på tur på Århus station. Turen har mødetid klokken 10.32. Der er forberedelsestid fra klokken 10.32 til 10.52, hvori togføreren skal orientere sig om information, togstørrelse, handicapbefordring, bemanning i toget etc. På den pågældende tur skal togføreren være tjenstgørende i InterCity tog på strækningen i med afgang fra klokken 11.02. Senest kl. 10.52 skal togføreren opholde sig ved toget på perronen (spor 4/5) for at kunne vejlede og hjælpe passagererne samt deltage i afgangprocedure.

1 InterCityLyn og 1 InterCity tog med DSB's passagerer holdt klar til afgang i spor 4/5 på men mødte ikke på perronen, og toget kunne dermed ikke forlade Togpersonalelederne F, G, H samt undertegnede var på perronen og kunne konstatere, at udeblev. Flere gange under arbejdsnedlæggelsen blev det konstateret, at i patruljerede på perronerne, men hun var ikke i kontakt med togpersonalelederne.

Det er Togpersonalekontorets opfattelse, at burde have kontaktet Togpersonalekontoret for at redegøre for sin situation og således indhente forholdsordre og stille sig til rådighed for arbejdspladsen. Ved ikke at have reageret aktivt i forhold til sin arbejdsplads, har ikke handlet i overensstemmelse med de forventninger Togpersonalekontoret stiller til tjenestemandsansatte medarbejdere.

Kl. 12.10 mødte på perronen (spor 4/5), hvor hun fik besked fra undertegnede om at kontakte turlisten mhp. evt. at køre forsinket InterCity tog mod

..... har nedlagt arbejdet i 1 time og 38 minutter.”

I en tilsvarende indberetning af 10. januar 2007 om arbejdsnedlæggelsen den 16. december 2005 fra områdeleder I til Kammeradvokaten er det om togførerne A og B anført:

”Togfører : A
Den 16. december 2005 var A tjenstgørende i intercitytog nr. på strækningen Undertegnede har været i kontakt med togføreren den 10. februar 2006, der har oplyst, at han den pågældende dag, før togets ankomst til kontaktede telefonisk af blokadevagter og forespurgt, hvorvidt han agtede at køre videre efter Hertil havde A svaret, at han ville fortsætte til Da A ankom til klokken 10:50 blev han mødt af blokadevagterne, der meddelte ham, at de ikke ville acceptere, at han kørte videre. A har oplyst, at de såkaldte blokadevagter ikke havde forståelse for hans situation som tjenestemand.

A har desuden oplyst, at han tog telefonisk kontakt til driftsledelsen, og at han her fik besked på at tømme toget for passagerer. Da han havde tømt toget for passagerer kontaktede han turlisten for forholdsordre og fik besked på, at han skulle være reserve resten af dagen. A opholdt sig herefter i reservestuen på station, efter ordre fra turlisten.

I en uddybende samtale blev A bedt om at oplyse navnene på blokadevagterne. Hertil har A meddelt, at han ikke kender navnene på blokadevagterne, hverken stemmen i telefonen eller dem, han mødte på perronen i

A har ikke uddybet, hvem han har talt med i driftsledelsen eller turlisten. Togføreren har ikke rettet hverken personlig eller telefonisk henvendelse til togpersonaleleder **D**, som opholdt sig på perronen i

Det kan oplyses, at driftsledelsen ikke giver ordre til at tømme et tog, hvis en togfører fastholder, at han vil fortsætte sin tur.

Det er Togpersonalekontorets opfattelse, at **A** burde have sikret sig navnene på blokadevagterne i **D** ligesom han burde have kontaktet togpersonaleleder **D**, der var til stede i **D** i hele perioden enten på sit kontor eller på perronen. Det kan oplyses, at **D** var tilgængelig på sin mobiltelefon i hele perioden.

I en situation som denne, hvor passagererne bliver ramt af de driftsmæssige uregelmæssigheder, er det vigtigt, at flest mulige ressourcer indsættes til vejledning af passagererne.

A har nedlagt arbejdet i 3 timer.

Togfører B
Den 16. december 2005 havde **B** ””. På den pågældende tur skal togføreren være tjenstgørende i regionaltoget på strækningen med afgang klokken 08:51 og ankomst til **D** 09:27.

B har i brev af 10. marts 2006 redegjort for forløbet. Togføreren har oplyst, at da toget ankom til **D** station tog han ophold i toget frem til klokken ca. 12:00, hvorefter toget kørte retur til **D**. Togføreren har oplyst, at alle tog på strækningen **D** og retur var aflyst. Der kørte således kun tog til Helsingør. Togføreren har oplyst, at han på intet tidspunkt blev kontaktet af DSB. Togføreren har heller ikke kontaktet ledelsen.

DSB's driftsledelse kan ikke bekræfte påstanden om, at alle tog skulle have været aflyst på strækningen **D** og retur. Ifølge driftsledelsens døgnrapport holdt alle tog stille på strækningen, men der er ikke registreret aflysninger af tog på kystbanen i det aktuelle tidsrum.

Det er Togpersonalekontorets opfattelse, at **B** burde have kontaktet Togpersonalekontoret for at redegøre for sin situation og således indhente forholdsordre og stille sig til rådighed for arbejdspladsen. Ved ikke at have reageret aktivt i forhold til sin arbejdsplads, har **B** ikke handlet i overensstemmelse med de forventninger Togpersonalekontoret stiller til tjenstemandsansatte medarbejdere.

B har nedlagt arbejdet i 2 timer og 33 minutter.”

Forklaringer

A har forklaret bl.a., at han blev ansat som togbetjent i DSB i 1967. I 1969 overgik han til tjenestemandsansættelse. Han blev togfører i 1987. Han har tidligere været kasserer i forbundet, hvor han i dag er . Det er første gang, at han er involveret i en sag om en mulig tjenesteforseelse.

En togfører har ansvaret for passagererne og deres sikkerhed. En togfører er endvidere arbejdsleder for togbetjente og stewarder. Hvis et tog skal køre igennem f.eks. Storebæltstunnelen, er der forskellige sikkerhedsforskrifter, hvis overholdelse det påhviler togføreren at sikre. En lokofører har ansvaret i relation til signalerne. I tilfælde af problemer kontakter togføreren driftstjenesten via sin tjenestemobiltelefon, mens han ved evakuering af tog kontakter turtjenesten og forespørger, hvordan han skal forholde sig. I en problemsituation ville han derimod ikke kontakte togpersonaleleder D eller områdeleder I

Den 16. december 2005 om formiddagen var han på vej fra . I sagde stewarden på toget, som var overenskomstansat, at han nu nedlagde arbejdet. Indtil foregik alting ellers normalt. Han hørte herefter kun om arbejdsnedlæggelsen fra passagerer på toget. På et tidspunkt omkring ringede en driftschef ved navn J fra driftsledelsen i og spurgte, om han havde tænkt sig at køre videre til , hvilket han bekræftede. J oplyste, at der fra kun var et spor – spor 7 – fra hvilket det var muligt at køre til . Han fik besked på, at han skulle stoppe i for at tage passagerer med fra et tidligere tog, der var ankommet fra , og hvis passagerer alle var blevet sat af i . Han stoppede herefter i og tog passagerer af og på. Da toget skulle ankomme til blev han ringet op af en blokadevagt og fik beskeden: "Du kører ikke længere". På spor 7 stod der en del blokadevagter, som bad ham blive . Han bemærkede over for dem, at han som tjenestemand ville blive pålagt bod. Det var blokadevagterne ikke lydhøre over for. De fulgte ham skridt for skridt. Han ved ikke, hvem blokadevagterne var, men han mener, at det var folk fra . Der var op til flere personer, der henvendte sig til ham og tilkendegav, at det ville være uforsvarligt at køre gennem tunnelen med så mange mennesker. I første omgang tømte han ikke toget. Folk spurgte ham, hvornår toget kørte. Togbetjenten var imidlertid stået af, og lokoføreren var gået for at hente cigaretter. Han mener ikke, at D var til stede på perronen. På et tidspunkt ringede J fra driftstjenesten i

til ham igen. Da han nævnte, at han ikke kunne overskue situationen, gav **J** ham besked på at tømme toget. Han måtte udråbe beskeden om tømning af toget via lokoførerens tjenestepads, da han ikke kunne nå frem til sin egen kupé. **J** ringede i alt 3-4 gange. Han ringede derefter selv til turlisten for at finde ud af, hvordan han skulle forholde sig. **K** fra turlisten gav ham besked på, at han nu var reserve. Han satte sig herefter ind i opholdsstuen på _____ og afventede nærmere ordre. Ved arbejdstids ophør mødte han **D**, som blot ønskede ham en god dag. Som tjenestemand måtte han acceptere DSBs implementering af ordningen med enmandsbetjente tog. Han har ikke talt med **I** om begivenhederne den 16. december 2005. Det, som **I** citerer ham for i dennes indberetning af 10. januar 2007, stammer fra en redegørelse, som han lavede i februar 2006 på skriftlig opfordring fra **D**.

B har forklaret bl.a., at han har arbejdet 26 år i DSB, først som togbetjent, siden som togfører. Hvem der kontaktes i tilfælde af problemer med toget afhænger af, hvilken type problem det drejer sig om. Ved maskinskader konfererer togføreren først med lokoføreren for at vurdere, om toget skal aflyses. Dernæst kontaktes driftsledelsen, der træffer den endelige beslutning, som enten kan gå ud på, at man forsøger at reparere toget, eller at toget skal tømmes for passagerer. Ved forsinkelser kontaktes driftsledelsen. Togpersonalelederen kontaktes kun ved billetproblemer. Han har ikke haft kontakt med sin togpersonaleleder, **D**, inden for det sidste år.

Den 16. december 2005 om morgenen kørte han med regionaltoget til **I** er der 3 spor, hvoraf mellemsporet fungerer som ankomstspor. Ved ankomst til _____ tømmes toget for passagerer, og dørene lukkes. Normalt går togføreren herefter 300 – 500 meter frem til vendesporet. Den morgen blev det tog, der var ankommet før hans, og som skulle til _____ imidlertid holdende på vendesporet. Hans tog måtte derfor ligeledes blive holdende, også fordi signalet hele tiden viste stop. Et tog må ikke køre ved signalstop. Det er i øvrigt lokoføreren, som er ansvarlig for signalerne, og som giver togføreren klarmelding. Han modtog på intet tidspunkt klarmelding. Han og lokoføreren var til stede hele tiden frem til kl. 12. Hvert kvarter lød det i højttaleren, at der ikke kørte tog på kystbanen på grund af en arbejdsnedlæggelse. Der var ingen fra ledelsen, der kontaktede dem den pågældende dag. Han tog heller ikke selv kontakt til nogen fra ledelsen. Det har muligvis strejft ham, at han skulle kontakte driftstjenesten eller turlisten, men pga. højttalerbeskederne

undlod han at gøre det. Efter kl. 12 tog han en taxa fra ... til ... efter at have hørt, at hans tog var blevet aflyst. Det tog, som han skulle have ført fra ...

... var da afgået, og han tog herefter hjem. Han har ikke talt med I eller andre fra DSB's ledelse om begivenhederne den pågældende dag. Han har ingen kommentarer til DSBs beslutning om enmandsbetjening af tog.

C har forklaret bl.a., at hun blev ansat i DSB i 1987. Hun er nu bl.a. med til at uddanne elever. Ved arbejdsnedlæggelser eller andre uregelmæssigheder skal turlisten kontaktes. Som togfører har man ikke daglig kontakt med sin togpersonaleleder. Kontakten til denne består mest af alt af personaleudviklingssamtalerne. En områdeleder er chef for en række personaleledere. Man melder, at man er mødt på arbejde via en meldecomputer, som er placeret i opholdsstuen på banegården, eller ved henvendelse til turlisten i ... Der er opholdsstuer for personalet i bl.a. ... og ... På dagen for arbejdsnedlæggelsen ankom hun til ... ca. kl. 10 med tog fra ... hvor hun bor. Hun møder altid i god tid. Mødetiden var den dag kl. 10.32. Toget skulle afgå kl. 11.02. Der stod en række kolleger på perronen, da hun ankom kl. 10. Hun gik op i opholdsstuen for at melde sig. Meldecomputeren var imidlertid slukket og blokeret. Det fremgik klart af situationen, at hun ikke ville blive populær, hvis hun tændte computeren. Hun forsøgte i stedet forgæves at ringe til turlisten. Siden kontaktede L fra turlisten hende. Hun nævnte over for ham, at hun ikke kunne komme ud fra opholdsstuen, da udgangen var blokeret, hvorefter han gav hende besked på at sætte sig ned og vente. Hun forlod på intet tidspunkt opholdsstuen. Der stod personer ved indgangsdøren, der ikke lod nogen forlade opholdsstuen. Hun mener, at de var overenskomstansatte. Hun husker ikke deres navne. Der kom på intet tidspunkt personaleledere op i opholdsstuen. Der var 5-6 tjenestemandsansatte og et par overenskomstansatte medarbejdere til stede, som sad klar til at køre. De var enige om, at arbejdsnedlæggelsen ikke førte til noget. Hun talte ikke med dem, der var involveret i konflikten. Passagererne blev efter hendes opfattelse taget som gidsler ved arbejdsnedlæggelsen. Hun ville gerne have ført toget den pågældende dag. Det var først i forbindelse med den tur, hun fik lov at køre efter kl. 12, at hun igen kom ned på perronen.

E, F og H ... stod da ved spor 4. Hun spurgte, om hun skulle føre toget, hvilket de samtykkede i.

I har forklaret bl.a., at han har arbejdet i DSB i mange år. Han var den pågældende dag områdeleder og er nu områdechef for område syd. Han har i den egenskab 8 personaleledere under sig og har ansvaret for i alt 300 medarbejdere. Ved uregelmæssigheder kontakter togføreren driftstjenesten alt afhængig af, hvad problemet er. Alternativt kan dog personalelederen kontaktes. Der findes ingen nedskrevne instrukser om en medarbejders pligt til at kontakte ledelsen i en given situation. Der fandtes sådanne skrevne instrukser tidligere, men i en moderne organisation nedskrives den slags ikke. Den pågældende dag befandt han sig på sit kontor i . De havde hørt nys om, at noget var under opsejling. De vidste imidlertid ikke, hvor aktionerne ville finde sted. Han kender A godt, men har ikke selv været i kontakt med ham. Den af vidnet udarbejdede rapport af 10. januar 2007 om arbejdsnedlæggelsen er blevet til på grundlag af den kontakt, som D har haft med A. Den pågældende dag var D til stede på A bebrejdes, at han ikke har oplyst navnene på de blokadevagter, der stoppede ham, og at han ikke selv har været opsøgende i forhold til det ledende personale. Han kunne f.eks. have opsøgt D som var til stede på perronen, og som så A på perronen. Han kan ikke sige, om der stod blokadevagter på perronen i og forhindrede toget i at køre videre. Han kender også B. Denne burde have kontaktet ledelsen, hvis han ikke mente at kunne køre videre med toget. I givet fald ville han være blevet spurgt, om han var indstillet på at føre et andet tog. B ville i den konkrete situation være blevet tilbudt at føre et tog på en anden rute. B har ved at forholde sig helt passiv ikke levet op til de krav, som Togpersonalekontoret stiller til tjenestemandsansatte medarbejdere.

D har forklaret bl.a., at han har arbejdet 36 år i DSB. Han er togpersonaleleder i og har dermed ansvaret for de 49 togførere, der er tilknyttet , herunder A og B. Det er forskelligt, hvor meget han taler med de enkelte togførere. Han husker den 16. december 2005. A ankom til kl. 10.50. På daværende tidspunkt var han selv til stede på perronen. Der kan godt have været 1.000 mennesker på perronen i , efter at det tog, som A ankom med, var blevet tømt. Muligvis var der kun 6-700. Hvis et tog var kørt fra , ville mange af de ventende imidlertid kunne være blevet sat på toget. Han formoder, at toget blev tømt efter højtalerudkald. A kan godt have fået besked af driftsledelsen på, at han skulle tømme toget for passagerer. Han bemærkede ingen blokadevagter på perronen den dag, og han hørte heller

ikke nogen true **A**. Han så **A**, men talte ikke med ham. Vidnet blev hele tiden bombarderet med spørgsmål. Det var nok derfor, han ikke kom i dialog med **A**. Hvis en togfører havde taget kontakt til ledelsen, ville vedkommende være blevet spurgt, om han var indstillet på at køre videre. Han har ikke talt med **A** om sagen.

M har forklaret bl.a., at han den 16. december 2005 var togpersonaledisponent, og at han nu er funktionsleder for togpersonaledisponenter. Hans opgave er at sørge for omdisponeringer ved sygemeldinger og lignende, således at der altid er personale til stede på rette sted. Hans fysiske arbejdssted er i , og han bliver kontaktet telefonisk af togpersonalet. Der var mange, der ringede til ham den 16. december 2005. Hvis en ansat ringer og oplyser, at vedkommende eksempelvis er udsat for fysisk blokade, tager han det til efterretning uden at undersøge det nærmere. Han kan derfor godt have bedt **C** om at sætte sig ned og vente, hvis hun havde oplyst, at hun var forhindret i at møde på grund af fysisk blokade. Hvis hun ikke havde oplyst dette, ville han derimod have bedt hende om at føre et tog. Han husker ikke, om han den pågældende dag har talt med **C**, eller om han i øvrigt havde kontakt til personer i opholdsstuen på . Han er heller ikke sikker på, om der var tog, der kørte den pågældende dag, men han mener, at det var tilfældet.

E har forklaret bl.a., at han har været ansat i DSB i 42 år. Han har tidligere været områdeleder og er nu områdechef for . og Den 16. december 2005 kl. 8.30 fik han besked på, at der ville blive strejket i . Der blev derfor lagt en slagplan, hvorefter der skulle befinde sig en repræsentant fra ledelsen på hver perron. Han kender **C** og han husker, at han så hende komme ind fra den pågældende formiddag. Han så hende også senere under strejken på perronen ved spor 4-5, men han henvendte sig ikke til hende, da han ville undlade at provokere. Hun gik da frem og tilbage på perronen. Hun så ikke ud til at ville føre et tog, idet hun i så fald ville have henvendt sig. Hun burde have været mødt frem ved det tog, som hun skulle føre. Der var ikke særlig mange mennesker på perronen, da de fleste sad og ventede i toget. Han så hende igen kl. 12.10, da hun kørte fra . Han har ikke hørt, at udgangen fra opholdsstuen skulle have været spærret, eller at meldecomputeren skulle have været slukket. Han så flere medarbejdere på perronen. Opholdsstuen kan derfor ikke have været blokeret. Han var ikke selv på noget tidspunkt oppe i opholdsstuen. Det var der heller ikke andre fra ledelsen, som var efter kl.

8.45. Hvis togpersonalet havde været klar til at køre, var det aftalt med kommandoposten, at der ville være blevet givet klarsignal på spor 2-5. Han har ikke talt med C i forbindelse med udarbejdelsen af sin rapport af 12. december 2006 om arbejdsnedlæggelsen.

F har forklaret bl.a., at han har været ansat i DSB i 20 år, hvor han nu er togpersonaleleder i C er en af hans underordnede. Den 16. december 2005 så han hende én gang på perronen ved spor 2-3, hvorfra der kører tog til . Det var, efter at arbejdsnedlæggelsen var kommet i gang. På det tidspunkt var toget til klar til afgang. Hun meldte sig ikke klar til at føre toget til , som hun burde have gjort. Han har ikke hørt, at der skulle have været problemer for personalet med at komme ud af opholdsstuen eller med slukkede computere. Han var på intet tidspunkt selv i opholdsstuen. Han havde valgt ikke selv at kontakte personalet.

H har forklaret bl.a., at han er togpersonaleleder i hvilket han også var den 16. december 2005. Da ledelsen fik besked om den forestående strejke, fordelte man sig på banegårdens forskellige perroner. Vidnet så C på perronen to gange, men husker ikke tidspunkterne nærmere. Hun gik rundt for at følge med i, hvad der skete. De ansatte gik rundt et par stykker sammen. Han husker ikke, hvem C gik rundt sammen med. Han tog ikke kontakt til de ansatte ud over, at han hilste på dem, og han har herunder også vinket til C Han har ikke hørt om problemer for de ansatte med at komme ud af opholdsstuen eller med computeren.

Procedure

Klager har anført, at der under sagen er enighed om, at en tjenestemand ikke må nedlægge arbejdet, og at arbejdsnedlæggelsen den 16. december 2005 var ulovlig. Det kan ikke være undskyldeligt, at en tjenestemand nedlægger arbejdet. Der er derfor også indgået forlig for så vidt angår alle de øvrige tjenestemænd, som har deltaget i arbejdsnedlæggelsen. Der var tale om en omfattende arbejdsnedlæggelse, som en række togførere deltog i. De tre togførere, der er omfattet af denne sag, kunne have gjort en forskel ved at føre tog, hvilket ville have været af stor betydning for afviklingen af togdriften. Der holdt for alle tre togføreres vedkommende tog klar til at køre. De har således de facto medvirket til, at tog ikke kørte. I en sådan situation bør bevisbyrden for, at den enkelte togfører ikke har deltaget i arbejdskonflikten, påhvile vedkommende togfører, som er ansvarlig for, at det tog, som vedkommende gør tjeneste på,

ikke kommer af sted, jf. Tjenestemandsbekendtgørelsens dom af 30. marts 2000 i sag 1997.236. Det må herved lægges til grund, at de tre togførere alle var bekendt med, hvad de skulle foretage sig for at holde sig uden for konflikten. Når den enkelte togfører bliver klar over, at en konflikt er i gang, bør vedkommende således tilkendegive klart, at vedkommende ikke deltager i konflikten.

A har ikke afgivet en sammenhængende forklaring, og hans forklaring kan derfor ikke lægges til grund. Han har bl.a. ikke forud for sin forklaring i Tjenestemandsbekendtgørelsen oplyst, hvem han den pågældende dag talte med fra driftstjenesten henholdsvis turlisten. Det er også bemærkelsesværdigt, henset til hvor længe han har arbejdet i DSB, at han ikke har kunnet identificere de blokadevagter, som han har forklaret om. Det er heller ikke godtgjort, at hans tog ikke kunne køre videre fra . **D** så således ingen blokadevagter på perronen i . **A** har samlet set ikke vist, at han ønskede at føre toget videre fra ; og dermed dokumenteret, at han tog afstand fra konflikten.

B's adfærd var klart udtryk for, at han deltog i arbejdsnedlæggelsen. Det er ubestridt, at han ikke kontaktede ledelsen under konflikten. Det er ikke tilstrækkeligt blot at læne sig tilbage. Efter retningslinierne skulle han have kontaktet turlisten. Han ville i givet fald være blevet bedt om at tage ind til ; for at føre det tog, der holdt klar og ventede på ham. Han har således de facto deltaget i konflikten.

For så vidt angår **C** kan det lægges til grund, at der holdt et tog klar til afgang mod ; på , og at der kun manglede en togfører, for at det kunne afgå. Efter hendes forklaring var der ganske vist nogen, der ikke så gerne så, at hun førte toget, men det kan ud fra forklaringerne ikke lægges til grund, at hun fysisk var udelukket herfra. Hun har da heller ikke kunnet forklare, hvem der skulle have blokeret udgangen fra opholdsstuen, og ingen fra ledelsen har hørt om en sådan blokade af opholdsstuen. Dertil kommer, at hun af flere blev set på perronen under konflikten. Selv om hun muligvis havde kontakt til turlisten, udgør det efter **M's** forklaring heller ikke noget bevis for, at hun skulle have været fysisk udelukket fra at forlade opholdsstuen.

Indklagede har anført, at bevisbyrden for, at togførerne har deltaget i den ulovlige arbejdsnedlæggelse, påhviler klageren som arbejdsgiver, og at denne bevisbyrde ikke er løftet.

Det er alvorligt for en tjenestemand at blive pålagt en sanktion i anledning af en tjenesteforseelse, hvorfor der må stilles store krav til beviset for, at der er blevet begået en tjenesteforseelse. DSB har da også frafaldet sagen over for en række af de personer, som var omfattet af det oprindelige anklageskrift af 24. januar 2006.

Ingen af de tre togførere, som sagen omhandler, har haft noget ønske om at deltage i konflikten. De har tværtimod ønsket at opfylde deres pligter som tjenestemænd. De er blot blevet fanget af kollegernes aktioner, og man kan ikke kræve, at de skulle have taget en direkte konfrontation med deres strejkende kolleger. Det må indgå i bedømmelsen, at kommandovejene hos DSB har været uklare. Der findes således ingen vejledning med en beskrivelse af, hvorledes en tjenestemand i DSB skal forholde sig i en konfliktsituation, herunder hvem vedkommende skal kontakte. Ud fra forklaringerne i sagen må en togfører i en sådan situation enten skulle kontakte driftstjenesten eller turlisten og afvente ordre, hvorimod det ikke forekommer nærliggende, at vedkommende skulle kontakte den lokale personaleleder. I den konkrete situation undlod de personer fra DSB's ledelse, der var til stede på perronen i henholdsvis [redacted] og [redacted], at kontakte togførerne for f.eks. at bede dem om at føre et tog. Det fremstod i situationen derfor ikke klart, hvad ledelsen forventede af togførerne.

Det er under sagen klart dokumenteret, at [redacted] **A** ikke ønskede at deltage i strejken. Han fortsatte således med at føre sit tog, efter at konflikten var startet. På banegården i [redacted] blev han imidlertid tvunget til at stoppe. Der var blokadevagter på perronen, som hindrede ham i at komme videre, ligesom i hvert fald én passager klagede over sikkerhedssituationen i toget. Han undlod først at tømme toget for passagerer, men efter flere samtaler med [redacted] **J** fra turlisten i [redacted] fik han til sidst ordre om at tømme toget. **A** bebrejdes reelt alene, at han ikke kender navnene på blokadevagterne, men det kan ikke udgøre en tjenesteforseelse.

B var ubestridt forhindret i at føre sit tog videre, da et andet tog holdt i vejen. Han ventede under hele konflikten i toget på, at der skulle blive givet klarsignal til afgang. Først da toget blev aflyst, tog han en taxa til [redacted]. Denne adfærd er ikke så kritisabel, at den kan anses for at udgøre en tjenesteforseelse.

C foretog sig også, hvad der kunne forventes af hende. Hun tog kontakt til turlisten, som gav hende besked på at sætte sig ned og vente. Det er efter bevisførelsen uklart, hvor mange blokadevagter der var til stede i opholdsstuen på banegården, men det må lægges til grund, at hun reelt var udelukket fra at melde sig. Det kan i hvert fald ikke bebrejdes hende, at hun ikke tog en konfrontation med sine kolleger.

Hvis en eller flere af togførerne findes at have gjort sig skyldig i en tjenesteforseelse, må det lægges til grund, at de ikke har haft forsæt hertil, men blot er blevet fanget i deres kollegers arbejdsnedlæggelse, hvorfor de i givet fald kun bør idømmes en mild sanktion.

Tjenestemandssrettens begrundelse og resultat

Det skal under nærværende sag vurderes, om de tre tjenestemandssansatte togførere direkte eller indirekte har deltaget i en ulovlig arbejdsnedlæggelse den 16. december 2005 og derved har gjort sig skyldige i en tjenesteforseelse i henhold til tjenestemandsslovens § 10.

De tre togførere havde – uanset kollegernes arbejdsnedlæggelse – pligt til at møde på arbejde på sædvanlig måde og stille deres arbejdskraft til arbejdsgiverens disposition. Hvis der var forhold, som forhindrede dem heri, havde de pligt til snarest muligt at kontakte arbejdsgiveren og indhente forholdsordre.

E, F og H har vedrørende togfører C, samstemmende forklaret, at de har set hende gå rundt på perronerne, mens arbejdsnedlæggelsen stod på. Tjenestemandssretten tilsidesætter på denne baggrund hendes forklaring om, at hun var forhindret i at forlade opholdsstuen. Da hun ikke mødte op ved det tog, som hun skulle have ført, og heller ikke på anden måde stillede sin arbejdskraft til arbejdsgiverens disposition, findes hun ved sin adfærd at have deltaget i den ulovlige arbejdsnedlæggelse.

Det samme gælder togfører B, som forholdt sig fuldstændig passiv og intet gjorde for at stille sin arbejdskraft til arbejdsgiverens disposition, hvilket bl.a. betød, at han ikke nåede frem til det tog, som han skulle have ført fra

Såvel **C** som **B** findes derfor at have begået en tjenesteforseelse, jf. tjenestemandslovens § 10, og de ikendes som følge heraf i medfør af tjenestemandslovens § 54, stk. 2, hver en bøde, som udmåles efter sædvanlige principper som nedenfor bestemt.

Hvad angår togfører **A**, lægger Tjenestemand retten efter bevisførelsen til grund, at han hørte om, at strejken var brudt ud, da hans tog var nået til . Han fortsatte uanset dette med at føre toget videre, indtil han nåede (hvor han blev udsat for pression fra strejkevagter. Der kan efter de afgivne forklaringer ikke bortses fra, at situationen ved ankomsten til i fremstod som uoverskuelig, og at det var dette, som fik **A** til at afstå fra at føre toget videre. Der kan heller ikke bortses fra, at han i den forbindelse havde kontakt til driftstjenesten, som bad ham om at tømme toget for passagerer, og til turlisten, der bad ham om at forholde sig afventende som reserve, hvilket han herefter gjorde. Tjenestemand retten finder det på denne baggrund ikke godtgjort, at **A** direkte eller indirekte har deltaget i arbejdsnedlæggelsen, og **A** frifindes derfor.

Thi kendes for ret:

A . frifindes.

B skal inden 14 dage efter denne doms afsigelse til Finansministeriet, Personalestyrelsen, betale en bøde på 550 kr.

C skal inden 14 dage efter denne doms afsigelse til Finansministeriet, Personalestyrelsen, betale en bøde på 600 kr.

Ingen af parterne skal betale sagsomkostninger til nogen anden part.

Lene Pagter Kristensen