

Fråga huvudsakligen om det förelegat skäl för avskedande av en befälhavare som inte stannat och vänt fartyget i samband med en man överbord-händelse.

Postadress
Box 2018
103 11 STOCKHOLM
Besöksadress
Stora Nygatan 2 A och B

Telefon
08-617 66 00
Telefax
08-617 66 15
kansliet@arbetsdomstolen.se
www.arbetsdomstolen.se

Expeditionstid
Måndag-fredag
09.00-12.00
13.00-15.00

ARBETSDOMSTOLENDOM
2014-12-10
StockholmDom nr 89/14
Mål nr B 77/14**KLAGANDE**

K.L. i Stockholm

Ombud: advokaten Thomas Wallén, Advokatfirman W & Ö HB, Box 7387,
103 91 Stockholm**MOTPART**Polena Rederi Aktiebolag, 556372-5943, Kristinehamnsgatan 62,
123 44 FarstaOmbud: Björn Kurz, Kurz & Co Advokatbyrå AB, Box 7730,
103 95 Stockholm**SAKEN**

ogiltigförklaring av avskedande m.m.

ÖVERKLAGAD DOM

Stockholms tingsrätts dom den 23 april 2014 i mål T 10166-13

Tingsrättens dom, se bilaga.

K.L. har yrkat att Arbetsdomstolen, med ändring av tingsrättens dom, ska bifalla hans vid tingsrätten förda talan samt befria honom från skyldigheten att betala motpartens rättegångskostnader vid tingsrätten och i stället förplikta motparten att betala hans rättegångskostnader där. Såvitt avser yrkandet om förbehåll har det justerats på så sätt att K.L. har yrkat att han, för det fall Arbetsdomstolen ogiltigförklarar avskedandet, förbehålls rätt att återkomma med krav på lön.

Polena Rederi Aktiebolag (rederiet) har bestritt ändring. Rederiet har förklarat sig inte ha någon erinran mot det justerade yrkandet om förbehåll.

Parterna har yrkat ersättning för rättegångskostnader i Arbetsdomstolen.

Målet har avgjorts efter huvudförhandling. Vid den har ljud- och bildupptagningarna från den muntliga bevisning som åberopades och förebringades vid tingsrätten spelats upp. Parterna har åberopat samma skriftliga bevisning som vid tingsrätten.

Parterna har åberopat samma grunder som vid tingsrätten, förutom att rederiet har frånfallit sin invändning om preskription. Parterna har till utveckling av sin talan i allt väsentligt anfört detsamma som antecknats i tingsrättens dom.

Domskäl

Twisten

K.L. avskedades den 26 april 2013 med anledning av händelser ombord på M/S Vindhem (fartyget) kvällen den 20 april 2013. K.L. var befälhavare ombord den kvällen.

Följande är ostridigt. Strax före kl. 23 utspelade sig ett bråk mellan några av passagerarna ombord, vilket K.L. fick kännedom om. Han ombads av någon ur besättningen att med anledning av bråket ta fartyget in till kaj i förtid. K.L. fick därefter av vakten ombord information om att en person hoppat överbord. K.L. fortsatte färden in mot kaj. Han stannade inte fartyget och vände inte fartyget för att leta efter personen.

Mellan parterna är tvistigt om det funnits laga skäl för avskedandet eller i vart fall saklig grund för uppsägning.

Som skäl för avskedandet har rederiet åberopat följande. K.L. har ignorerat besättningens information om att en person hoppat överbord. Han har genom att inte vidta åtgärder för att rädda den nödstälde brutit mot föreskrifterna i 6 kap. 6 § andra stycket sjölagen (1994:1009) och 6 § förordningen (2007:33) om befälhavares skyldigheter vid faror för sjötrafiken och sjönöd (förordningen). Hans agerande har inneburit att han gjort sig skyldig till brott mot sjölagen (se 20 kap. 7 § sjölagen). K.L. har genom sitt agerande grovt åsidosatt sina åligganden som befälhavare ombord på fartyget.

K.L. har bestritt att han ignorerat besättningens information om att en man hoppat överbord och bestritt att han brutit mot sjölagen och förordningen.

Mellan parterna är också tvistigt hur stort allmänt skadestånd som ska utgå till K.L. med anledning av att bolaget ostridigt brutit mot 19 § andra stycket och 30 § anställningsskyddslagen.

Regler i sjölagen m.m.

I 6 kap. 6 § andra stycket sjölagen anges följande.

Anträffar befälhavaren någon i sjönöd är han skyldig att lämna all hjälp som är möjlig och behövlig för att rädda den nödstälde, om det kan ske utan allvarlig fara för det egna fartyget eller de ombordvarande. Om befälhavaren i annat fall får kännedom om att någon är i sjönöd eller om han får kännedom om någon fara som hotar sjötrafiken, är han under de förutsättningar som nyss angetts skyldig att vidta åtgärder för att rädda den nödstälde eller avvärja faran i enlighet med de föreskrifter som regeringen meddelat för sådana fall.

De föreskrifter som det hänvisas till återfinns bl.a. i 6 § förordningen, vari anges följande.

Om en befälhavare får kännedom om att någon är i sjönöd, är han eller hon skyldig att så snabbt det är möjligt bege sig med fartyget till olycksplatsen och lämna all hjälp som är möjlig och nödvändig för att rädda den nödställda.

Vad som sägs om befälhavares skyldighet i första stycket gäller inte

1. om befälhavaren inte kan lämna hjälp,
2. om det är orimligt att fartyget beger sig till olycksplatsen, eller
3. om hjälpen inte behövs.

Har K.L. agerat i strid med sjölagens regler?

K.L. har för det första ifrågasatt om mannen som hoppade överbord befann sig i sjönöd och därmed om regleringen i sjölagen varit tillämplig. Arbetsdomstolen instämmer i tingsrättens bedömning, på de av tingsrätten anförda skälen, att mannen var i sjönöd. Genom informationen från vakten ombord har K.L. fått kännedom om det.

Arbetsdomstolen kan vid den bedömningen konstatera att K.L., enligt 6 kap. 6 § andra stycket andra meningen sjölagen, varit skyldig att vidta åtgärder för att rädda den nödställda om det kunde ske utan allvarlig fara för det egna fartyget eller de ombordvarande. Av förordningen framgår att de åtgärder som befälhavaren är skyldig att vidta är att så snabbt det är möjligt bege sig med fartyget till olycksplatsen och lämna all hjälp som är möjlig och nödvändig för att rädda den nödställda.

K.L. har anført bl.a. följande. Han uppfattade det bråk som utspelade sig strax före kl. 23 som allvarligt. Det föreligger stor risk för liv och hälsa vid bråk mellan berusade personer och det är allvarligt när bråk uppstår ombord på ett fartyg eftersom de ombordvarande inte kan sätta sig i säkerhet på samma sätt som om något händer i land. Personalen ombord hade bett honom att med anledning av bråket gå in tidigare till kaj. Det fanns endast en vakt ombord och polis hade kallats till kajen. Det har bara hänt ett fåtal gånger tidigare att personalen bedömt läget så allvarligt att man bett honom gå in till kaj i förtid. Han hade fått endast vaga uppgifter om att en person hoppat överbord, men ingen information om när eller var det skulle ha skett. Han hamnade därför i en intressekonflikt med anledning av dels uppgiften han fått om det allvarliga bråket, dels den vaga uppgiften om att någon någonstans hoppat överbord. Han gjorde då bedömningen att han måste fortsätta att ta fartyget till kaj och att det annars förelåg allvarlig fara för de ombordvarande. Han vidtog dessutom åtgärden att larma Sweden Rescue. Det bör också beaktas att händelsen utspelade sig i hamnområdet, att det varit nära till land och att det fanns andra fartyg i området.

Det är ostridigt att det var ett bråk ombord på fartyget och att någon i besättningen därför bett K.L. att ta in fartyget till kaj i förtid. Det är också ostridigt att polis fanns på kajen när fartyget lade till, men det är inte genom utredningen klarlagt om polisen var på plats med anledning av att polisen blivit ditkallad på grund av bråket ombord eller därför att myndigheter ringts upp med anledning av mannen som hoppat överbord. Det är alltså inte utrett att besättningen gjorde bedömningen att bråket var så allvarligt att den tillkallat polis.

Enligt Arbetsdomstolens mening framgår det inte av vittnesuppgifterna att det bråk som uppstått ombord var av särskilt allvarligt slag. Av utredningen sammantaget framstår det inte som att det förelåg en så allvarlig fara ombord för de ombordvarande att det objektivt sett berättigade kaptenen att underlåta att vidta åtgärder för att rädda den nödstälde.

Arbetsdomstolen behandlar nedan K.L:s uppgifter om bl.a. den intressekonflikt som han ansåg förelåg och varför han agerade som han gjorde.

Arbetsdomstolens bedömning är alltså att det objektivt sett inte förelåg en så allvarlig fara för de ombordvarande som berättigade K.L. att av det skälet underlåta att vidta åtgärder, dvs. att så snabbt det var möjligt bege sig med fartyget till olycksplatsen och lämna all hjälp som var möjlig och nödvändig för att rädda den nödstälde. Frågan är då om K.L. inte kunde lämna hjälp, om det var orimligt att fartyget begav sig till olycksplatsen eller om hjälpen inte behövdes.

K.L. har uppgett att han förde fartyget in i ett område med kraftiga strömmar strax efter att han fått beskedet om man överbord och att det då endast var möjligt att koncentrera sig på att styra fartyget i riktning framåt. Mot bakgrund av att K.L. varit befälhavare på det aktuella fartyget under en lång tid framstår det inte som sannolikt att han inte kunnat vända fartyget för att leta efter den nödstälde, trots strömmarna. Enligt K.L:s egna uppgifter kom fartyget dessutom in i strömmarna först ett litet tag efter det att han fått beskedet om man överbord.

K.L. har också anfört att han inte hade några uppgifter om var mannen skulle ha hoppat överbord och att det var endast cirka 300 meter kvar till kaj när han fick beskedet. Av utredningen framgår att temperaturen i vattnet den aktuella kvällen understeg i vart fall tio grader och att den nödstälde var berusad. Liv stod alltså på spel, vilket K.L. måste ha insett, och det har därmed, enligt Arbetsdomstolens mening, varit av största vikt att så fort som möjligt söka reda på passageraren. Av utredningen framgår att medlemmar i besättningen hade kunnat upplysa K.L. om var mannen hade hoppat överbord.

Mot bakgrund av ovan angivna omständigheter har K.L., enligt Arbetsdomstolens mening, inte varit förhindrad att lämna den hjälp som behövdes och det kan inte heller anses ha varit orimligt att fartyget begav sig till olycksplatsen.

Parterna är överens om att mannen som hoppade överbord lyckades att på egen hand ta sig i land. Detta var emellertid en omständighet som K.L. inte kunnat räkna med. Vidare instämmer Arbetsdomstolen i tingsrättens bedömning att K.L. inte kunnat räkna med att andra fartyg skulle komma att söka efter passageraren i vattnet.

Arbetsdomstolen finner därför att det inte har det framkommit någon omständighet som talar för att K.L:s hjälp inte behövdes.

Frågan är då hur K.L:s agerande ska bedömas.

Arbetsdomstolen finner inte anledning att ifrågasätta K.L:s uppgifter om att han, med anledning av den information han fått, uppfattade bråket ombord som allvarligt, att det typiskt sett är allvarligt med ett bråk ombord på ett fartyg och att han därmed uppfattade att det uppstod en intressekonflikt när han efter informationen om bråket fick beskedet att en person hoppat överbord. K.L. har här gjort gällande att han fortsatte in mot kajen mot bakgrund av bl.a. de vaga uppgifter han fått av vakten O.V. om man-överbord-händelsen.

K.L. och rederiet har dock olika uppfattningar om vad som sades i styrhytten när vakten upplyste K.L. att en man hade hoppat överbord. Enligt K.L. svarade O.V. att hon inte visste någonting när han frågade henne var och när personen hade hoppat och att han svarade ja när hon frågade om de skulle ringa 112 eller Kustbevakningen. O.V. har berättat att K.L. endast svarade ”ja ja” på hennes uppgift om att en passagerare hade hoppat överbord och att han alltså inte frågade henne något med anledning av uppgiften hon lämnade och att de inte heller pratade något om att ringa efter hjälp. Ord står alltså mot ord. Arbetsdomstolen finner inte anledning att sätta större tilltro till den enes uppgifter framför den andres. Arbetsdomstolen finner därmed att det är K.L:s version av samtalet i styrhytten som ska ligga till grund för bedömningen, dvs. att han frågat O.V. men inte fått några närmare uppgifter om var eller när personen skulle ha hoppat överbord.

Med beaktande av de uppgifter K.L. lämnat hade han i den uppkomna situationen således inga närmare uppgifter om bråket och därmed allvaret i det samt oklara uppgifter om man-överbord-händelsen. Enligt Arbetsdomstolens mening borde K.L. i den situationen ha sett till att han fick ett bättre beslutsunderlag innan han lät bli att leta efter den nödställda. När det gäller skyldigheten att undsätta en person i sjönöd finns det klara regler vad befälhavaren ska göra. Enligt Arbetsdomstolens mening hade det varit möjligt för K.L., när han fick beskedet om man överbord från O.V., att vidta någon åtgärd, som att begära besked, kalla till sig personal, sakta ner farten eller stanna fartyget, och se till att få information om både allvaret i bråket och om man-överbord-händelsen.

Arbetsdomstolens bedömning är mot denna bakgrund att K.L. inte hade fog för att utgå från att han inte kunde lämna hjälp till den nödställda utan allvarlig fara för de ombordvarande. K.L. får anses ha agerat felaktigt när han inte försökte hjälpa den nödställda och inte vidtog någon åtgärd för att ta reda på om det verkligen förelåg allvarlig fara för de ombordvarande om han inte fortsatte in mot kaj.

Slutsatsen av det anförda är att K.L. inte följt regleringen om hur en befälhavare ska agera i en man-överbord-situation.

Har det förelegat skäl för att skilja K.L. från anställningen?

Enligt 18 § anställningsskyddslagen får avskedande ske om arbetstagaren grovt har åsidosatt sina åligganden mot arbetsgivaren. Ett avskedande får som framhållits i motiven till bestämmelsen ske endast i flagranta fall. Det ska vara fråga om ett sådant avsiktligt eller grovt vårdslöst förfarande som inte rimligen ska behöva tålas i något rättsförhållande.

Frågan är då om K.L:s agerande inneburit ett sådant grovt åsidosättande av vad om ålegat honom att göra att det förelegat skäl för avskedande.

K.L. har enligt egen uppgift varit befälhavare i över 30 år och måste väl känna till vad som åligger honom som befälhavare i en man-överbord-situation, dvs. att han har en skyldighet att med fartyget bege sig till olycksplatsen, vilket han inte gjorde. Det har visserligen varit fråga om ett kort händelseförlopp med begränsat beslutsunderlag, men enligt Arbetsdomstolens mening har K.L. inte kunnat utgå från att bråket ombord på fartyget var så allvarligt att han inte kunde hjälpa den nödställda eller i vart fall ta reda på var man-överbord-händelsen inträffade. Enligt Arbetsdomstolens mening har rederiet rätt att kräva att dess befälhavares agerande inte kan ifrågasättas i en nödsituation. Arbetsdomstolens sammanfattande bedömning är att K.L. genom sitt agerande har grovt åsidosatt sina åligganden gentemot rederiet och att det därmed förelegat skäl för avskedandet. Tingsrättens domslut, punkterna 1 och 3, ska alltså fastställas.

Frågan om storleken på det allmänna skadeståndet för formaliafel

Av 30 § anställningsskyddslagen framgår att en arbetsgivare som vill avskeda en arbetstagare ska underrätta arbetstagaren om detta minst en vecka i förväg. Ett syfte med bestämmelsen är att arbetstagaren ska ges tillfälle att påkalla överläggning innan arbetsgivaren fattar beslut om att skilja den anställda från anställningen. Enligt 19 § anställningsskyddslagen ska arbetsgivaren i det skriftliga beskedet om avskedande ge en s.k. fullföljdshänvisning genom att ange vad arbetstagaren ska iaktta för det fall att arbetstagaren vill göra gällande att avskedandet är ogiltigt eller yrka skadestånd med anledning av avskedandet. Syftet är här att arbetstagaren inte ska betas möjligheten att kunna iaktta de tidsfrister som följer av preskriptionsreglerna i 40–42 §§ anställningsskyddslagen. Rederiet har medgett att det brutit mot dessa föreskrifter.

Tvisten i den här delen rör storleken på det allmänna skadeståndet. Tingsrätten bestämde skadeståndsbeloppet till sammanlagt 15 000 kr. K.L. har yrkat fullt bifall till sitt yrkande om 35 000 kr. Rederiet har bestritt ändring. Arbetsdomstolen finner inte anledning att ändra det av tingsrätten beslutade skadeståndsbeloppet, utan finner att det är skäligt. Tingsrättens domslut ska således fastställas även på denna punkt.

Rättegångskostnader

Den angivna utgången innebär att K.L. i huvudsak har förlorat såväl vid tingsrätten som i Arbetsdomstolen. Tingsrättens beslut i rättegångskostnadsdelen, domslutet punkten 4, ska därmed fastställas och K.L. ska förpliktas att betala rederiets rättegångskostnader här.

Rederiet har i Arbetsdomstolen yrkat ersättning med 38 000 kr, exklusive mervärdesskatt, avseende ombudsarvode. Om beloppet råder inte tvist.

Domslut

1. Arbetsdomstolen fastställer tingsrättens domslut.
2. K.L. förpliktas ersätta Polena Rederi Aktiebolag för dess rättegångskostnader i Arbetsdomstolen med 38 000 kr, allt avseende ombudsarvode, med ränta enligt 6 § räntelagen från dagen för denna dom till dess betalning sker.

Ledamöter: Cathrine Lilja Hansson, Sören Öman, Kurt Eriksson, Ari Kirvesniemi, Helena Linde, Malin Ackholt och Marie-Louise Strömgren.
Enhälligt.

Rättssekreterare: Lotta Bodelius

Tingsrättens dom (ledamöter: Lars Lundgren, Karin Moberg och Erik Öström)

BAKGRUND

Polena Rederi AB (Rederiet) bedriver båtcharter i Stockholms skärgård. Med Rederiets skepp M/S Vindhem genomförs utflykter med middag och underhållning. Alkohol serveras och stämningen bland passagerarna kan bli livad. Befälhavaren styr skeppet från bryggan en trappa upp. Passagerarna befinner sig på nedervåningen. Omkring klockan elva på kvällen den 20 april 2013 hoppade en man över bord. Skeppet, som vid tillfället befann sig i höjd med Stadsgården, omkring 100 meter från land, stannade inte, utan fortsatte sin färd till kaj vid Slussen. Räddningstjänst kontaktades, men mannen tog sig upp på land, till synes på egen hand. K.L. var vid tillfället befälhavare ombord. Han avskedades av Rederiet den 26 april 2013 med anledning av det inträffade. Den 14 maj 2013 och den 10 juni 2013 möttes K.L. och Sjöbefälsföreningen å ena sidan och Rederiet å andra sidan för förhandlingar angående avskedandet. Ytterligare ett möte ägde rum den 4 juli 2013. Senare samma dag väckte K.L. vid tingsrätten talan om ogiltighet av avskedandet.

YRKANDEN M.M.

K.L. har yrkat att tingsrätten ska

1. förklara att avskedandet av K.L. är ogiltigt,
2. förplikta Rederiet att till K.L. betala allmänt skadestånd med 185 000 kr, samt
3. förplikta Rederiet att utge lön till K.L. med 427 490 kr från och med den 1 maj 2013 till den 25 mars 2014 (lön med 35 200 och semesterersättning med 4 505 kr per månad, totalt 39 705 kr per månad fram till mars 2014 då motsvarande ersättning avser 24 dagar och 30 440 kr).

K.L. har, för det fall tingsrätten skulle finna att han förlorat rätten att föra talan om ogiltighet, förbehållit sig rätten att återkomma med ytterligare krav på ekonomiskt skadestånd mot Rederiet för skada han lider i tiden efter huvudförhandling i målet.

Om tingsrätten skulle finna att det inte förelegat skäl för avskedandet men väl saklig grund för uppsägning har K.L. yrkat att tingsrätten ska förplikta Rederiet att till K.L. betala

1. allmänt skadestånd med 155 000 kr,
2. ekonomiskt skadestånd avseende uppsägningslön med 39 705 kr per månad från och med den 1 maj 2013 till och med den 31 juli 2013.

Ränta har yrkats enligt 6 § räntelagen på det allmänna skadeståndet från dagen för delgivning av stämningsansökan den 1 augusti 2013, till dess att betalning sker och på lön och ekonomiskt skadestånd från den 25:e i respektive månad på respektive delbelopp till dess att betalning sker.

Rederiet har bestritt yrkandena, innefattande att K.L. ska tillåtas ett förbehåll om att återkomma med krav avseende framtida skada. Det har vitsordats att K.L:s lön och semesterersättning uppgått till de belopp som K.L. har angett. Vidare har en uppsägningstid om tre månader vitsordats. Även sättet att beräkna ränta har vitsordats. Rederiet har medgett skadeståndsskyldighet avseende två påstådda formaliafel och vitsordats ett belopp i denna del om 10 000 kr som skäligt i och för sig.

Båda parter har yrkat ersättning för rättegångskostnader.

GRUNDER M.M.

K.L. har avskedats från sin anställning i Rederiet utan att ens saklig grund för uppsägning förelegat. På grund av detta är avskedandet ogiltigt och Rederiet ska betala lön och skadestånd till K.L. Rederiet har vidare underlåtit att underrätta K.L. en vecka i förväg om att Rederiet ville avskeda honom. Vidare har Rederiet i avskedandehandlingen underlåtit att ange vad K.L. haft

att iaktta för det fall han ville göra gällande att avskedandet varit ogiltigt eller yrka skadestånd.

Det allmänna skadeståndet är beräknat på så sätt att 150 000 kr avser det felaktiga avskedandet och 35 000 kr avser brott mot lagen (1982:80) om anställningsskydd (LAS) genom de två påstådda formaliafelen. För det fall det inte skulle finnas skäl för avskedandet men väl saklig grund för uppsägning avser 120 000 kr det felaktiga avskedandet.

Rederiet: Grunden för bestridandet av yrkandet om ogiltigförklaring av avskedandet är i första hand att K.L. förlorat sin rätt att föra talan om ogiltighetsförklaring på grund av preskription.

I övrigt görs det i första hand gällande att avskedandet har varit lagligen grundat då K.L. grovt har åsidosatt sina åligganden som befälhavare ombord gentemot Rederiet genom att ignorera besättningens rapporter om ”man över bord”-incidenten. I vart fall har det på anförda skäl förelegat grund för uppsägning. Rederiet har i detta sammanhang särskilt pekat på en befälhavares ansvar enligt 6 kap. 6 § sjölagen (1994:1009) och 6 § förordningen (2007:33) om befälhavares skyldigheter vid faror för sjötrafiken och sjönöd.

Det förbehåll om att få återkomma om framtida skada som K.L. framfört är att se som ett yrkande som därför är för sent framställt och preskriberat.

Rederiet har medgett att K.L. inte underrättats en vecka i förväg om att Rederiet ville avskeda honom och att Rederiet inte angett vad K.L. har haft att iaktta för det fall han ville göra gällande att avskedandet varit ogiltigt eller yrka skadestånd.

K.L. har bestritt att han förlorat rätten att föra talan om ogiltighet i målet, men angett att om tingsrätten skulle finna att så vore fallet så avser yrkandet om lön fram till huvudförhandlingen i stället ekonomiskt skadestånd med samma belopp.

UTREDNINGEN

Partsförhör under sanningsförsäkran har hållits med K.L., S.J. och P-O.N., de två sistnämnda som ställföreträdare för Rederiet. Vidare har på K.L:s begäran vittnesförhör hållits med H-D.G. och M.J. och på Rederiets begäran med O.V., C.T.U-T. och B.A. Parterna har åberopat skriftlig bevisning. Slutligen har larmsamtal från händelsen spelats upp på K.L:s begäran.

DOMSKÄL

Har rätten att föra ogiltighetstalan preskriberats?

Parterna är överens om att förhandlingen den 10 juni 2013 har avsett tvistefrågan på sätt som anges i 40 § LAS och att den påkallades och hölls i rätt tid. De har därtill anfört i huvudsak följande.

K.L.: Vid mötet den 10 juni 2013 fördes protokoll och parterna var överens om att förhandlingen skulle anses som avslutad när de båda undertecknat protokollet. Protokollet skickades den 25 juni 2013 till Rederiet som emellertid inte skrev under det. På mötet den 4 juli 2013 angav Rederiet att det inte heller hade för avsikt att skriva under eller förhandla mer, varför K.L. väckte talan samma dag. I första hand har preskription inte inträtt då protokollet inte undertecknades och i andra hand så har Rederiet genom att fortsätta att förhandla den 4 juli 2013 förlängt preskriptionsfristen.

Rederiet: Redan när K.L. avskedades den 26 april angavs skälen härför. Rederiet missade dock att varsla om detta och att lämna K.L. en s.k. överklagandehänvisning. En överläggningsförhandling ägde rum den 14 maj då detta reddes ut. Rederiet ansåg sig därefter ha förhandlat klart. Vid förhandlingen den 10 juni kunde parterna alltjämt inte enas och parterna hade då förhandlat färdigt. Detta måste även ha varit fackets uppfattning eftersom det därefter skickade det undertecknade protokollet till Rederiet. Det bestrids att parterna den 10 juni var överens om att protokollet krävde parternas

undertecknande för att förhandlingen skulle anses avslutad. Redan efter mötet den 10 juni var förhandlingen avslutad. Därtill skickades protokollet till Rederiet mer än två veckor efter förhandlingen varför talan var preskriberad oavsett om förhandlingens avslutande var beroende av protokollets undertecknande eller inte. Mötet den 4 juli var enbart en lös diskussion avseende ett lönekrav och inte en sådan förhandling som förlängde preskriptionsfristen.

Tingsrättens bedömning

I enlighet med parternas inställning har mötet den 10 juni varit att anse som en sådan förhandling som i beskrivs i 40 § tredje stycket LAS, alltså en förhandling rörande tvistefrågan enligt lagen (1976:580) om medbestämmande i arbetslivet (MBL). I samma stycke framgår att en arbetstagarare har att väcka talan inom två veckor efter det att en sådan förhandling har avslutats. Av 16 § tredje stycket MBL framgår att en förhandling är avslutad när parterna är ense om detta, om inte den förhandlingsskyldige, i detta fall Rederiet, meddelar annat. K.L. har åberopat protokollet från den 10 juni, med följande lydelse i 14 §.

”Parterna enades om att förhandlingen skall anses avslutad när bägge parter undertecknat protokollet.”.

Såväl H-D.G. som M.J. från Sjöbefälsföreningen har uppgett sig vara säkra på att parterna var överens i enlighet med ovanstående formulering. M.J. har därtill uppgett att hans uppgift som förbundsjurist den 10 juni bland annat var att se till att det inte blev några missförstånd eftersom motparten inte företräddes av någon arbetsgivarorganisation. Enligt hans uppfattning fanns det inte något utrymme att företrädarna för Rederiet inte hört eller uppfattat överenskommelsen.

Det har med hänsyn till vad som anförts ovan ålegat Rederiet att visa att parterna inte kommit överens i enlighet med vad som angetts i protokollet, vilket Rederiet inte gjort. Att det dröjt mer än två veckor innan protokollet

skickades till Rederiet påverkar inte preskriptionsfrågan. K.L. rätt att föra ogiltighetstalan har alltså inte preskriberats.

Har grund för avskedande förelegat?

K.L. har anfört att han före ”man över bord”-händelsen, i höjd med Vikingterminalen, hade fått besked om att det var bråk mellan passagerare ombord och att han så fort som möjligt måste åka in till kajen. Därefter kom vakten O.V. upp till bryggan och sade att det är någon som har sagt att någon har hoppat över bord. Han frågade henne var och när detta skett, men hon visste ingenting. Hon frågade om de skulle ringa kustbevakningen, och han svarade ja. Hon sade inget mer, utan gick därifrån. Med hänsyn till slagsmålet funderade han på hur han skulle göra. När han kom in i ett strömt område ca 200 meter från kajplatsen, vilket fick fartyget att bete sig konstigt, måste han rikta full uppmärksamhet på dess framförande. Han ringde med hjälp av radion till räddningstjänsten, Sweden Rescue. De svarade inte omedelbart, men strax därefter, precis när han lagt till vid kajen eller något dessförinnan. Sweden Rescue anropade alla räddningsenheter i närheten och fartyget Delfin II svarade. I samband med detta fick han besked från matrosen B.A. att mannen hade hoppat över bord 300 meter före kajen. Om inte Delfin II hade svarat hade han åkt ut själv för att söka, men Delfin II var mer lämplig att använda till sökarbete på grund av dess konstruktion och fartresurser. Han trodde på uppgifterna om att någon hade hoppat över bord och han nonchalerade dem inte, men han stannade inte fartyget eftersom han inte visste var personen hade hoppat i och uppgifterna om incidenten var oklara. Han anser att han agerade korrekt. De befann sig i hamnområdet, det var inte fem grader i vattnet, som Rederiet gjort gällande, snarare sju grader och det var nära till land. Han hade fått uppgifter om att det var bråk ombord, vilket hade kunnat få allvarliga följder och han visste inte var han skulle söka efter den som hade hoppat i. Det var det som fick honom att agera som han gjorde.

O.V. har uppgett att K.L. endast svarade ”Jaja” på hennes uppgift om man över bord och att han inte ställde några följdfrågor och att hon därefter lämnade bryggan.

Tingsrättens bedömning

Av 6 kap. 6 § andra stycket sjölagen framgår att en befälhavare är skyldig att lämna all hjälp som är möjlig och behövlig för att rädda en nödställd, om det kan ske utan allvarlig fara för det egna fartyget eller de ombordvarande. I 6 § förordningen om befälhavares skyldigheter vid faror för sjötrafiken och sjönöd framgår vidare att en befälhavare som fått kännedom om en person i sjönöd har en skyldighet att så snabbt det är möjligt bege sig med fartyget till olycksplatsen och lämna all hjälp som är möjlig och nödvändig för att rädda den nödställda. Skyldigheten bortfaller

- om befälhavaren inte kan lämna hjälp,
- om det är orimligt att fartyget beger sig till olycksplatsen, eller
- om hjälpen inte behövs.

Trots att händelsen inträffade i de inre delarna av Stockholms inlopp och mannen som hoppat över bord synes ha gjort det frivilligt så var omständigheterna – mörker, kyla och en inte omedelbar närhet till land – sådana att mannen uppenbarligen befunnit sig i sjönöd. Det har således förelegat en skyldighet för K.L. att i första hand föra fartyget till eller i vart fall mot den nödställda. Att han inte haft kännedom om den exakta platsen för den nödställda påverkar inte den skyldigheten, i stället torde det vara en omständighet som talar för att han så fort som möjligt borde ha vänt fartyget för att påbörja sökandet efter denne. Denna bedömning påverkas inte av att parterna är oense om vem som sade vad på bryggan då K.L. fick ”man över bord”-beskedet av O.V. Redan av K.L:s egna uppgifter framstår det närmast som att det varit fråga om ett ”icke-beslut” som lett till att han fört fartyget till kaj i stället för att vända om. Att andra fartyg sedermera deltog i sökandet är inget som K.L. i ett första skede kunnat räkna med. Samma omständighet gjorde inte heller i ett senare skede K.L:s hjälp obehövlig, eftersom han

måste anses ha haft bäst kännedom om vilket sökområde som var aktuellt. Att inte återvända till en nödställd med hänvisning till en allmänt hållen uppgift om bråk är inte heller en försvarlig bedömning från K.L:s sida. Det har visserligen varit fråga om ett ganska kort händelseförlopp med begränsat beslutsunderlag, men detta kan knappast vara ovanligt vid just ”man över bord”-situationer.

I enlighet med ovanstående resonemang får K.L. anses ha vidtagit felaktiga åtgärder i förhållande till hans skyldigheter som befälhavare ombord. Vid bedömningen av om ett avskedande får ske med anledning av ett visst förfarande från en arbetstagares sida, ska i första hand fästas avseende vid graden av åsidosättandet av arbetstagarens åligganden mot arbetsgivaren. Vid denna bedömning kan konstateras att den nödställda passageraren visserligen synes ha hoppat över bord avsiktligt, men att han oavsett detta har befunnit sig i en livsfarlig situation och att händelsen hade kunnat orsaka stor skada för Rederiet. Genom det sätt varpå K.L. hanterat ”man över bord”-situationen har han grovt åsidosatt sina skyldigheter gentemot Rederiet, som måste kunna kräva att dess befälhavares omdöme vid nödsituationer inte ska behöva ifrågasättas.

Rederiet har därför haft rätt att avskeda K.L. från sin anställning. Käromålet ska således ogillas utom i den del som avser allmänt skadestånd för påstådda och medgivna formaliafel. Skäligt belopp för dessa två fel får anses uppgå till i ett för allt 15 000 kr.

Med hänsyn till utgången i målet saknar tingsrätten skäl att ta ställning till yrkandet om förbehåll.

Fördelningen av rättegångskostnaderna

Sett till utgången i målet är Rederiet tappande part endast i en mindre del och huvudregeln i 18 kap. 1 § rättegångsbalken anger då att K.L. ska ersätta Rederiet dess rättegångskostnader, i detta fall med yrkade 160 000 kr. Med hänsyn till att Rederiets preskriptionsinvändning ogillats och att den upptagit

en icke försumbar del av målet, såväl vid skriftväxling som vid huvudförhandlingen ska det dock påverka fördelningen i viss utsträckning. K.L. ska därför ersätta Rederiet dess rättegångskostnader med skäliga ansedda 120 000 kr.

DOMSLUT

1. Tingsrätten avslår K.L:s yrkande om att avskedandet ska ogiltigförklaras.
2. Polena Rederi AB ska betala allmänt skadestånd till K.L. med 15 000 kr jämte ränta enligt 6 § räntelagen (1975:635) från den 1 augusti 2013 till dess betalning sker.
3. Tingsrätten avslår K.L:s yrkanden om lön respektive ekonomiskt skadestånd.
4. K.L. ska ersätta Polena Rederi AB för dess rättegångskostnader med 120 000 kr avseende ombudsarvode jämte ränta enligt 6 § räntelagen från den 23 april 2014 till dess betalning sker.