



Charlotta Lindmark in memoriam

Ibland blir man på ett brutalt sätt påmind om hur skört och ömtåligt livet är. I det föregående numret av Sjörättsbiblioteket publicerade undertecknad en essä om det svenska sjöfartsstödet. Några dagar senare kontaktades jag av chefsjuristen i Trafikverket, tillika ordföranden i Delegationen för sjöfartsstöd, Charlotta Lindmark. Jag hade som tidigare ledamot i Delegationen arbetat nära henne under nästan tio år och nu var hon intresserad av att diskutera essän. Hon skulle bara läsa den lite mer noggrant först och sedan återkomma. Det blev aldrig någon diskussion. Härefter nåddes jag av ett meddelande om att Charlotta hastigt avlidit.

Charlotta var en skicklig jurist med många strängar på sin lyra. Som chefsjurist i Trafikverket fick hon naturligtvis ägna mycket tid åt entreprenadrätten och upphandlingar av stora infrastrukturprojekt. Hon var också ledamot i Byggnads kontraktskommitté inom vilken AB-kontrakten förhandlas fram. Det var dock i hennes egenskap av ordförande i Delegationen för sjöfartsstöd som jag fick förmånen att lära känna henne. När jag inträdde i Delegationen som ledamot var Charlotta relativt ny som ordförande. Trots att hon inte tidigare hade arbetat med sjöfartsfrågor i någon större utsträckning satte hon sig snabbt in i de många gånger speciella förhållanden som råder inom sjöfartsnäringsen. Hon var alltid mycket noga med att varje beslut som Delegationen fattade skulle vara grundligt genomgått och väl motiverat.

Till Charlottas förtjänster hörde dock inte enbart ett stort juridiskt kunnande utan även en diplomatisk förmåga. När sjöfartsstödet så småningom utvidgades till att omfatta flera typer av fartyg hade rederinäringsen höga – i vissa fall närmast orealistiskt höga – förväntningar på vad detta skulle innebära. När dessa förväntningar sedan inte infriades fullt ut utsattes Delegationen för hård kritik från näringsens sida. I de följande diskussionerna med näringsen visade dock Charlotta prov på stor integritet samt förmåga att gjuta olja på vågorna vid mötena med ibland upprörda branschföreträdare. Lugnt och stilla förklarade hon att besluten måste grundas i de av regeringen föreskrivna bestämmelserna och att det ytterst var domstolarna som tolkade dessa. Mitt intryck är sedan att branschens uppfattning om henne och Delegationen ändrades. Efter det att pandemin brutit ut under våren 2020 lämnade Delegationen under Charlottas ledning snabbt ett förslag till regeringen om en tilläggsförordning rörande sjöfartsstöd till de färjor och kryssningsfartyg som lagts upp på grund av spridningen av Covid-19. Den tillfälliga förordningen kunde snabbt beslutas av regeringen och beräknas i dagsläget ha räddat anställningen för cirka 1 000 sjömän. Genom detta visade Charlotta att hon var näringsens bästa vän och att en myndighet vid behov kan agera snabbt och beslutsamt till gagn för såväl rederierna som enskilda sjömän. Tankarna går till hennes familj med man och barn som närmast efterlevande.

Professor Johan Schelin

Ur innehållet

2

Aktuell debatt
Sjöfartsstöd på finskt vis

6

Noterat
Lulu is back in town

8

Rättspraxis
Lotsansvaret

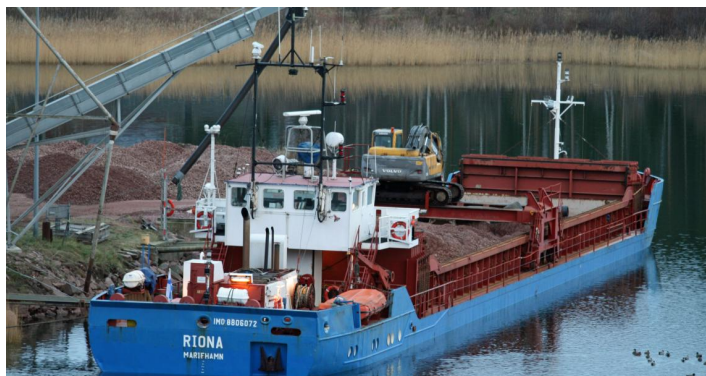


Foto: Okänd. Källa: Ålands sjöfart.

Sjöfartsstöd på finskt vis

Reflektioner med anledning av Åbo förvaltningsdomstols beslut 18.5.2020

Av professor em. Peter Wetterstein

Aktuell debatt

Även i Finland pågår en intensiv diskussion om sjöfartsstödet och tolkningen av den så kallade stödlagen. Ett ärende som har uppmärksammats stort i finska media är nu eventuellt på väg att tas upp av Högsta förvaltningsdomstolen.

Omständigheterna i målet

Rederiet AB Ronja Marin Ltd. bedrev med det finskflaggade fartyget m/s Riona sjöfart på Mälaren i Sverige under perioden 1 januari–30 juni 2018. Riona transporterade bergkross mellan olika hamnar i Mälaren inom ramen för infrastrukturprojektet Förbifart Stockholm. Projektet omfattar bland annat bygget av ett tunnelsystem under Lovön i syfte att avlasta Essingeleden i Stockholm. För dessa transporter var fartyget tidsbefraktat av Ivar Lundh Sjöprojekt AB på BIMCO Baltime 1939-villkor (reviderade 2001). Enligt certepartiet beslutade befraktaren om resor och laster inom ramen för kontraktet.

För ovannämnda tidsperiod ansökte Ronja Marin om stöd enligt lagen om förbättrande av konkurrenskraften för fartyg som används för sjötransport (1277/2007, nedan stödlagen). Trafikverket avslag emellertid ansökan den 19 december 2018. Ronja Marin begärde då omprövning av beslutet, men även denna avslags av Transport- och kommunikationsverket den 12 februari 2019. Det sistnämnda beslutet motiverades bland annat med att trafik på insjöområden inte berättigar till stöd. Eftersom Mälaren är en insjö utgör transporter av gods på Mälaren inte sådana sjötransporter som avses i 3 § fjärde punkten i stödlagen och således heller inte huvudsaklig utrikes sjöfart enligt 3 § sjätte punkten samma lag. I motiveringen till beslutet hänvisade Trafik- och kommunikationsverket även till den finska lagtexten, där sjötransport motsvaras av *meriliikenne* och utrikes sjöfart av *ulkomaaan meriliikenne*.

Ronja Marin anförde sedan besvär vid Åbo förvaltningsdomstol och yrkade att stöd skulle beviljas enligt ansökan. Som skäl åberopade rederiet att även konkurrensutsatt trafik på insjöar i utlandet måste anses utgöra sjötransporter samt utrikes

sjöfart enligt stödlagen. I tillägg krävde Ronja Marin även ersättning för rättegångskostnader samt ränta. Parallellt med detta överklagades även motsvarande ärenden rörande fartygen m/s Ramona och m/s Ronja.

Utgångspunkterna i stödlagen

Genom beslut av den 18 maj 2020 (dnr 003 78/19/7504) avslag Åbo förvaltningsdomstol de av Ronja Marin anförda besvaren. Innan jag närmare berör domskälen finns det anledning att omnämna några bestämmelser i stödlagen som är särskilt relevanta i sammanhanget:

– Enligt 1 § syftar lagen till att stärka den finska handelsflottans internationella konkurrenskraft.

– Av 2 § framgår att av statens medel beviljas, på det sätt som föreskrivs i lagen, stöd för att förbättra konkurrenskraften i fråga om bemanningskostnaderna för fartyg som används för sjötransport.

– Med *sjötransport* avses transport av passagerare eller gods till sjöss (3 § fjärde punkten).

– Med *fartyg som huvudsakligen går i utrikes sjöfart* avses ”ett fartyg som över hälften av sin verksamhetstid under ett kalenderår går i sjöfart mellan finska och utländska hamnar eller utanför Finlands territorialvatten, inbegripet trafik genom Saima kanal” (3 § sjätte punkten).

– Enligt 10 § första momentet, tredje punkten, i stödlagen ska stödmyndigheten bevilja stöd om ett fartyg som annars uppfyller kraven ”under stöddåret huvudsakligen har använts i utrikes trafik” eller är ett lastfartyg som har en bruttodräktighet på minst 500, är besiktigat för Östersjötrafik, närsjöfart, Europatrafik eller fjärrtrafik och som ”under stöddåret huvudsakligen har använts i inrikes sjöfart som är utsatt för internationell konkurrens eller i utrikes sjöfart”.

(fortsättning)

Förvaltningsdomstolens beslut

Åbo förvaltningsdomstols beslutsmotivering framstår som knapphändig, bristfällig och delvis oklar. I huvudsak anförde förvaltningsdomstolen följande:

”Förvaltningsdomstolen konstaterar inledningsvis att även om den svenskspråkiga definitionen av utrikes sjöfart i 3 § 6 punkten i stödlagen inte enligt sin ordalydelse direkt baserar sig på definitionen av sjötransport i 4 punkten framgår det bl.a. av detaljmotiveringarna till 6 punkten i regeringens proposition till stödlagen (RP 115/2007 rd s. 26–27) att med sjöfart i 6 punkten avses det som i 4 punkten kallas sjötransporter. Med utrikes sjöfart enligt 6 punkten avses således sådana i 4 punkten avsedda sjötransporter som sker mellan finska och utländska hamnar eller utanför Finlands territorialvatten.

De svenskspråkiga begreppen sjötransport och utrikes sjöfart i 3 § 4 och 6 punkterna i stödlagen utesluter inte enligt sin allmänspråkliga eller fackspråkliga betydelse transporter som sker på insjöar. Likväl används begreppen sjötransport och sjöfart även för att beteckna transporter som sker på havsområden och inte på insjöar. Den finskspråkiga lagtexten kan enligt sin allmän- och fackspråkliga betydelse i regel anses syfta uttryckligen på transporter på hav, även om det närbesläktade begreppet ’merenkulku’ enligt vissa definitioner även kan omfatta transporter på insjöar.

[---]

Att begreppen sjöfart och sjötransport enligt stödlagen avser transporter som sker

på hav och inte på insjöar framgår ytterligare av de ovannämnda förarbetena till stödlagen (RP 115/2007 rd). Man har även i förarbeten till senare förändringar i stödlagen ansett att insjötrafiken inte omfattas av riktlinjerna för sjötransport eller det handelsfartygsstöd enligt stödlagen som grundar sig på dem (se RP 51/2013 rd s. 4).”

Inledningsvis kan upprepas att i motiveringen för sitt avslagsbeslut hänvisar Transport- och kommunikationsverket till den finskspråkiga lagtexten, där sjötransport motsvaras av ”meriliikenne” och utrikes sjöfart av ”ulkomaan meriliikenne”. Vid behandlingen av stödlagens svenskspråkiga termer företog verket rätt omfattande semantiska begreppsövningar varvid lagens övergripande syftemål, det vill säga att förbättra den finskregistrerade handelsflottans internationella konkurrenskraft, fick mindre uppmärksamhet i motiveringen. Det kan sålunda finnas skäl att här påpeka att i internationell rederiverksamhet används generellt termen *carriage of goods by sea* för att beteckna transporter av gods till sjöss utan begränsning till särskilda havs- eller sjöområden. På samma sätt används begreppen *transport av gods till sjöss* och *sjötransport av gods* i de nordiska länderna – man talar inte om ”havstransport av gods”. Däremot nyttjas termerna *insjötrafik* och *inrikes sjöfart* för att specifikt beteckna sjöfartens begränsning till bestämda vattenområden (jfr nedan stödlagens definition av *fartyg som huvudsakligen går i inrikes sjöfart*).

Även Åbo förvaltningsdomstol berör den svenskspråkiga definitionen av utrikes sjöfart i 3 § 6 punkten i stödlagen och konstaterar därvidlag att med sådan sjöfart avses sådana i 3 § 4 punkten avsedda sjötransporter (här sjötransport av gods) som sker

mellan finska och utländska hamnar eller utanför Finlands territorialvatten. Sedan anför domstolen i linje med det jag ovan noterade att de svenskspråkiga begreppen i bestämmelserna i fråga inte utesluter ”enligt sin allmänspråkliga eller fackspråkliga betydelse” transporter som sker på insjöar, även om begreppen ”sjötransport” och ”sjöfart” också används för att beteckna transporter som sker på havsområden och inte på insjöar. Däremot kan den finskspråkiga lagtexten i regel anses syfta uttryckligen på transporter på hav, även om det närbesläktade begreppet ”merenkulku” enligt vissa definitioner även kan omfatta transporter på insjöar.

Dessa uttalanden av förvaltningsdomstolen ger sålunda vid handen att begreppen som använts i lagtexten inte utgör något hinder för tillämpningen av stödlagen på sjötransporter utförda av ett finskregistrerat fartyg på en insjö i utlandet.

Ser man sedan till de knappa förarbetena rörande 3 § stödlagen, kan konstateras att regeringspropositionen till lagen i fråga inte ger nämnvärd vägledning för tolkningen. I regeringspropositionen konstateras endast att ”[v]illkoren enligt avsnitt 2.1. i gemenskapens riktlinjer för statligt stöd uppfylls när ett passagerar- eller lastfartyg huvudsakligen går i trafik mellan en finsk hamn och en hamn i gemenskapen eller en finsk hamn och en hamn i ett tredje land” (s. 27). Detta konstaterande synes vara mera inskränkt än den ovan citerade lagtexten som till yttermera visso utgör den primära rättskällan.

(fortsättning)



Foto: Okänd. Källa: Ålands sjöfart.



Foto: Okänd. Källa: Ålands sjöfart.

Mera anmärkningsvärt och överraskande är att förvaltningsdomstolen i sin motivering inte berör *hela* texten i 3 § 6 punkten i stödlagen, dvs. att med ett *fartyg som huvudsakligen går i utrikes sjöfart* avses ”ett fartyg som över hälften av sin verksamhetstid under ett kalenderår går i sjöfart mellan finska och utländska hamnar *eller* (min kurs.) utanför Finlands territorialvatten, inbegripet trafik genom Saima kanal”. Lagtexten är bindande och entydig i denna del: ett fartyg går i utrikes sjöfart också då det trafikerar utanför Finlands territorialvatten omfattande även trafik genom Saima kanal. Dessutom är det viktigt att notera att enligt 3 § 6 a punkten i stödlagen avses med *fartyg som huvudsakligen går i inrikes sjöfart* ett fartyg som över hälften av sin verksamhetstid under ett kalenderår går i sjöfart ”på Finlands territorialvatten mellan finska hamnar”. Med begreppet ”inrikes sjöfart” avses sålunda i stödlagens mening trafik på Finlands territorialvatten, medan inrikes sjöfart på utländska farvatten ingensluts i lagen. Dessa centrala frågor, som Ronja Marin återopade flera gånger under ärendets handläggning, har förbigåtts vid förvaltningsdomstolens behandling av besväret.

Förhållandet till unionsrätten

Förvaltningsdomstolen hänvisar också till unionsrätten i sin motivering:

”Stödlagen och dess begrepp har sin bakgrund i kommissionens riktlinjer för det statliga stödet till sjöfarten enligt meddelandet C(2004) 43 från kommissionen, som avser sjötransport och transport av passagerare eller gods till sjöss enligt definitionerna i förordningarna (EEG) 4055/86 och (EEG) 3577/92, vars engelska och franska språkversioner, liksom också den finska språkversionen, tyder på att definitionen av sjötransport avser transporter på havsområden och inte på insjöar. Även EU-domstolen har i sin tolkning av begreppen sjö och sjötransport utgått ifrån att dessa avser hav och transporter på havsområden (se även generaladvokatens förslag till avgöranden i de ovannämnda målen Alpina och Nicko Tours samt kommis-

sionen mot Spanien). Den omständigheten att man i kommissionens meddelande även intagit riktlinjer om stöd till närsjöfarten innebär inte enligt förvaltningsdomstolens bedömning att begreppen sjötransport och sjöfart eller tillämpningsområdet för bestämmelserna som gäller stöd till sjöfarten avsetts omfatta även transporter på inre vattenvägar, såsom insjöar.”

Med anledning av dessa uttalanden kan för det första anföras att en blick på EU-kommissionens meddelande C(2004)43 – Gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till sjötransport – ger vid handen att meddelandet inte i detalj reglerar hur stödet ska utformas. Riktlinjerna anger endast ramarna för sådant stöd till sjöfarten som kommissionen anser tillåtet. Medlemsstaterna har givits rätt fria händer att utforma reglerna för beviljande av stödet (de nationella lösningarna måste dock notifieras av medlemsstaten i fråga och sedan godkännas av kommissionen).

Vidare ger definitionerna i förordningarna (EEG) nr 4055/86 och (EEG) nr 3577/92 enligt min mening inte belägg för att definitionen av sjötransport enligt stödlagen endast skulle avse transporter på havsområden och inte insjöar. I den förstnämnda förordningen om friheten att tillhandahålla tjänster på sjötransportområdet talas allmänt om ”the carriage of passengers or goods *by sea* (min kursivering) between any port of a Member State and any port or off-shore installation of another Member State” (artikel 1). Uttrycket ”port of a Member State” omfattar ju inte endast kusthamnar, utan även insjöhamnar som kan nås av sjötransporter från en annan medlemsstat (jfr Saima kanal). Den sistnämnda förordningen gäller friheten att tillhandahålla sjötransporttjänster *inom* medlemsstaterna (cabotage). Här används begreppen ”maritime transport” och ”maritime cabotage” (artikel 2). Inte heller ur dessa förordningar kan – i motsats till vad förvaltningsdomstolen gör gällande – något stöd utläsas för en inskränkt tolkning av stödlagen – snarare tvärtom.

Friheten att tillhandahålla sjötransporter gäller nämligen för ”rederier inom gemenskapen vilkas fartyg är registrerade i en medlemsstat och förs under denna stats flagg” (artikel 1.1). Med sjötransporttjänster inom en medlemsstat (cabotage) avses tjänster som normalt utförs mot ersättning. I artikel 2.1 led a beskrivs *fastlandscabotage* som ”sjötransport av passagerare eller gods mellan hamnar på en och samma medlemsstats fastland eller huvudområde utan att anlöpa öar”. Denna beskrivning omfattar sålunda även sjötransporter på insjöar. Internationell konkurrensutsatt cabotagetrafik är nämligen ingalunda ovanlig. Sådan sker regelmässigt även på stora insjöar som kan nås från öppna havet, exempelvis Stora sjöarna i USA och Kanada samt de insjöar som nås från Östersjön.

Förvaltningsdomstolen hänvisar också till EU-domstolens praxis för att finna stöd för sina tolkningar. Resultatet blir dock synnerligen magert. Mål C-323/03 gäller EU-kommissionens talan mot Spanien för brott mot förordning (EEG) nr 3577/92 om cabotage. Talan gällde i huvudsak frågan huruvida en administrativ koncession avseende tjänster för sjötransport av passagerare i Vigoviken kunde beviljas en enda aktör för en period på tjugo år samt därtill frågor om möjlighet att ingå avtal om allmän trafik eller att ange förpliktelser vid sådan trafik. Vigoviken är en floddal i Spanien i vilken havsvatten trängit in.

Det är svårt att se vilken relevans detta avgörande har för tolkningen av bestämmelserna i den finska stödlagen. Däremot är det av intresse att konstatera att EU-domstolen aldrig godtog den spanska regeringens argument att uttrycket *hav* borde ges samma innebörd i förordningen (EEG) nr 3577/92 som uttrycket *territorialhav* har i 1982 års havsrättskonvention (UNCLOS). EU-domstolen anförde här att:

”Om nämnda förordning endast tillämpades på territorialhav i den mening som avses i denna konvention, skulle potentiellt betydelsefulla sjötransporttjänster kunna uteslutas från den liberalisering som avses i denna förordning, i den mån som dessa sjötransporttjänster utförs innanför territorialhavets baslinje, vilken staterna enligt denna konvention kan fastställa genom att dra en linje mellan lågvattenpunkterna vid bukternas naturliga mynning.” (punkt 25)

Domstolen fortsatte sedan med att konstatera att:

”Dessutom framgår det inte av förordning nr 3577/92 att gemenskapslagstiftarens avsikt var att begränsa tillämpningsområdet för denna förordning till att endast avse territorialhavet i den mening som avses i Montego Bay-konventionen.” (punkt 26)

(fortsättning)

Denna linje följde EU-domstolen även i målet C-17/13 som gällde en kryssning med ett fartyg under schweizisk flagg på italienska farvatten (omfattande både territorialhavet och inre farvatten). EU-domstolen fastslog här att en sjötransporttjänst som består av en kryssning som påbörjas och avslutas, med samma passagerare, i en och samma hamn i den medlemsstat inom vilken den genomförs omfattas av tillämpningsområdet för förordning (EEG) nr 3577/92 (punkterna 25–29 samt domslutet). Därtill framhöll EU-domstolen också i detta mål att sjöbegreppet i nämnda förordning omfattar även inre farvatten innanför territorialhavets baslinje (punkt 19).

Även detta mål synes således sakna argumentationsvärde i sammanhanget. Det förblir sålunda oklart vilken funktion hänvisningarna till dessa två avgöranden överhuvudtaget fyller och varför de inkluderats i domskälen. Vidare är det anmärkningsvärt att förvaltningsdomstolen bedömer att EU-kommissionens riktlinjer om stöd till närsjöfarten inte innebär ”att begreppen sjötransport och sjöfart eller tillämpningsområdet för bestämmelserna som gäller stöd till sjöfarten avsetts omfatta även transporter på inre vattenvägar, såsom insjöar.”

Det kan i sammanhanget nämnas att EU i kampen för ”renare och hållbarare” transporter betonar betydelsen av stödet till ”närsjöfarten”. Detta begrepp definieras inte i lagstiftningen, men kommissionen ger en arbetsdefinition: ”transport av gods och passagerare på hav och sjöar (min kursivering) mellan hamnar i Europa eller mellan dessa hamnar och hamnar i icke-europeiska länder vars kust ligger vid de hav och sjöar som angränsar Europa”. Inte minst av miljöhänsyn strävar kommissionen efter att ersätta vägtransporter med sjö- och järnvägstrafik, något som för övrigt utgjorde det grundläggande motivet till varför det svenska Trafikverket valde att låta bortforsla sprängstenen från tunnelbyggena med fartyg istället för lastbil.

Sammanfattande synpunkter

Åbo förvaltningsdomstol fastslog i sitt beslut att med sjötransporter enligt 3 § 4 punkten stödlagen avses inte transporter på insjöar vare sig i Finland eller utomlands. Vidare anses transporter på insjöar utanför Finlands territorialvatten inte utgöra utrikes sjöfart enligt 3 § 6 punkten i samma lag. Således bedömdes inte fartyget Riona ha huvudsakligen använts i utrikes sjöfart under stöddåret enligt 10 § 1 mom. 3 punkten stödlagen.

Jag har i den här rättsfallskommentaren pekat på att de domskäl som förvaltningsdomstolen angivit som stöd för sina slutsatser är bristfälliga och ohållbara. Domstolen har hänvisat till både nationell rätt och EU-rätten, men utan att på ett juridiskt övertygande sätt kunna motivera



Foto: Okänd. Källa: Ålands sjöfart.

att finskflaggade fartyg som utför sjötransporter utanför Finlands territorialvatten, närmare bestämt på andra länders insjöar, skulle falla utanför stödlagens tillämpningsområde.

Stödlagens syftar till att stärka den finska handelsflottans internationella konkurrenskraft. Statsmedel beviljas således som stöd för att förbättra konkurrenskraften i fråga om bemanningskostnaderna för fartyg som används för sjötransport. Vidare gäller att rätten till fartygsstöd är en subjektiv rätt: är förutsättningarna (villkoren) för beviljande av stöd uppfyllda ska också stöd beviljas utan att det görs någon ytterligare ändamålsprövning. Av 10 § 1 mom. 3 punkten stödlagen följer att stödmyndigheten ska bevilja stöd om ett fartyg under stöddåret huvudsakligen har använts i utrikes sjöfart eller är ett i 4 § 1 mom. 2 punkten avsett fartyg som under stöddåret huvudsakligen har använts i inrikes sjöfart som är utsatt för internationell konkurrens eller i utrikes sjöfart. Detta omnämnande av internationellt konkurrensutsatt inrikes sjöfart, som också synes ha förbigått förvaltningsdomstolen, är givetvis av betydelse i sammanhanget.

Som fakta i detta ärende har framgått att under den relevanta tidsperioden har Ronja Marins finskflaggade (Ålands fartygsregister) fartyg *m/s Riona* (bruttodräktighet 910) seglat till EU-medlemsstaten Sverige (utanför Finlands territorialvatten) och dess insjö Mälaren för att där utföra cabotagetransporter mellan olika hamnar. Från Östersjön sett är Mälaren öppen för internationell konkurrensutsatt sjöfart via slussar i Stockholm och Södertälje. Flera hamnar i Mälaren ingår för övrigt i det trans-europeiska nätverket TEN. Ronja Marin lyckades vidare i internationell konkurrens ingå befaktningskontrakt för fartyget.

I ljuset av allt det ovan sagda framstår förvaltningsdomstolens beslut som närmast obegripligt. Det synes mig klart att internationella konkurrensutsatta gods-transporter som utförs av finskflaggade fartyg till eller inom en annan medlemsstat – inbegripet hamnar vid insjöar som har

förbindelse med öppna havet och som därför har internationell trafik – uppfyller både stödlagens kriterier om utrikes sjöfart (3 § 6 punkten) och det alternativa kravet på internationell konkurrens i inrikes sjöfart (4 § 1 mom. 2 punkten).

Det är sålunda synnerligen angeläget att dessa juridiska frågor som är av stor ekonomisk och principiell betydelse för den finska handelsflottans framtida konkurrenskraft på den internationella sjöfartsmarknaden provas av Högsta förvaltningsdomstolen.

Professor em. Peter Wetterstein, Åbo Akademi.

Texten har tidigare publicerats i Tidskrift utgiven av Juridiska Föreningen i Finland (JFT) nr 3/2020. Den föreliggande artikeln är något omarbetad i förhållande till den ursprungliga publikationen i syfte att passa nyhetsbrevets format (red. anm.).



Foto: Åbo Akademi.



Foto: Robert Boman. Källa: Sjöhistoriska museet.

Noterat

Lulu is back in town

En hållbarhetsfråga

Av Rolf Ihre

Vid utfärdande av konossement och annan transportdokumentation kan säljarens bristande uppmärksamhet medföra att mottagaren av godset i praktiken förlorar möjligheten att kräva ersättning för förlust av och skada på godset samt för dröjsmål med utlämnandet. Om bristerna beror på säljarens underlåtenhet att kontrollera transportdokumenten kan följden bli att köparen i stället håller säljaren ansvarig – en risk som säljarens ansvarsförsäkring sannolikt inte täcker – samtidigt som den transportör som har anlitats av säljaren undgår sitt sjötransporträttsliga ansvar.

Inledning

För många är Fats Wallers version av låten *Lulu's Back in Town* välbekant. Texten skrevs av Al Dubin och musiken av Harry Warren. Den lanserades året 1935 och spelas fortfarande. På samma sätt minns förmodligen äldre sjörättsjurister den omfattande debatten under 1960-talet om lastskadeansvaret i målet rörande det libanesiska fartyget m/v Lulu. Fallet bidrog till vissa ändringar i sjölagen, men dessa fick tyvärr inte riktigt den ursprungligen avsedda genomslagskraften. De problem som avsågs bli lösta genom 13 kap. 35–37 §§ sjölagen har dessutom kanske större aktualitet i dag än för femtio år sedan. Då var företeelsen med tillfälligt inhyrda, i praktiken ofta anonyma, fartyg inte lika vanlig som nu. Idag är det snarare regel än undantag att transporterna utförs med fartyg inhyrda från undertransportörer.

Bakgrunden till målet i Högsta domstolen var att det svenska rederiaktiebolaget Svea hade befraktat och satt Lulu i trafik på Sveas trader. Utåt framstod Lulu som en vanlig ”sveakasse”*. Hon hade samma skorstensmärke som de ordinarie ”sveakassarna” och avlastarna fick standardkonossement märkta med Sveas logotyp. Efter lastning i Sverige avgick Lulu till Nederländerna för lossning. I samband med lossningen konstaterades en förlust i form av kortlossning – en del av lasten saknades i förhållande till uppgifterna i konossementet. Mottagaren riktade av den anledningen ett ersättningskrav mot Svea. Rederiet avvisade dock kravet med hänvisning till konossementets *Identity of Carrier-klausul* som angav att den ansvariga transportören var fartygets libanesiska ägare, det vill säga det rederi som rent faktiskt hade utfört transporten. Svea hade endast ingått transportavtalet och sedan inkasserat frakten. Högsta domstolen dömde i Sveas favör vilket innebar att domstolen godkände den ansvarsfriskrivning som Svea gjort genom *Identity of Carrier-klausulen*.

*”You can tell the mailman not to call”
I ain’t comin’ home until the fall
And I might not get back home at all,
Lulu’s back in town.”*

(fortsättning)

Regleringen i sjölagen

Som ovan konstaterats bidrog utgången i målet till en omarbetning av de nordiska sjölagarna. De nuvarande ovan nämnda sjölagsreglerna anger bl.a. att den *kontra-berande transportör* som har ingått avtalet om sjötransport ansvarar för lastskador solidariskt med inhyrda *utförande transportören*.

Ansvarsfriskrivning för den kontraherande transportören är i och för sig tillåten men förutsätter en på förhand tydlig friskrivning för en bestämd del av transporten med angivande av den ansvarige utförande transportören. Vidare förutsätts att sjölagens angivande av domstol kan göras gällande vid eventuell efterföljande tvist. Syftet med kravet på tydlig förhandsfriskrivning är att avsändaren eller mottagaren av godset ska ges rimliga möjligheter att på förhand kunna bedöma mot vem ett eventuellt lastskadekrav ska riktas och möjligheterna att nå framgång med detta.

Det finns tyvärr en svag länk i systemet. Sjölagens regler är logiska och sannolikt överensstämmer de med den allmänna affärsmoraliska uppfattningen att den som åtar sig ett uppdrag inte alltför lättvindigt ska kunna undgå eget ansvar genom att överflytta ansvaret på den som uppdragstagaren rent faktiskt engagerar för att utföra arbetet. Detta gäller dock inte i alla rättssystem. Bland annat gäller enligt engelsk rätt att *Identity of Carrier-klausuler* i den gamla traditionella formen är giltiga även utan sådana tydliga friskrivningar som krävs enligt den svenska sjölagen. Ett annat problem är att många utförande transportörer har sin hemvist i länder med svårtillgängliga rättssystem.

Utformningen av konossementet

För att illustrera dagens problem kan leveransklausulerna CIF och CIP i Incoterms 2020 användas. Båda dessa klausuler anger att säljaren ska arrangera och bekosta transporten av varan (A4), att säljaren ska arrangera och bekosta varuförsäkringen för varan (A5 och olika mellan CIF och CIP), att säljaren till köparen ska lämna ett överlåtbart transportdokument (A6) vilket ofta är ett konossement och att riskövergången övergår från säljare till köpare då varan avlämnas till transportören i lastningshamnen.

Beträffande valet av transportör är kraven enligt (A4) mycket allmänt formulerade vilket beror på att Incoterms är avsedda för många olika typer av gods och transporter. Klart är att transporten skall utföras *på sedvanliga villkor* vilket innefattar ansvar enligt gällande konossementskonvention och givetvis att transportörens identitet anges.

Svagheten ligger här i transportavtalets, det vill säga närmast konossements villkor. Till att börja med fungerar konossementet som avtalsdokument mellan avsändaren (säljaren av den transporterade varan) och sjötransportören. Därefter kommer det att fungera som avtalsdokument mellan sjö-

transportören och mottagaren (köparen av varan). Säljaren har möjlighet att påverka innehållet i konossementet genom att bland annat kräva att den transportör som åtagit sig sjötransporten också anges som transportör i konossementet. Köparen, som övertar ett av säljaren godkänt konossement, saknar däremot möjlighet påverka konossementsvillkoren samt den information som anges i dokumentet. Detta ställer krav på säljaren att vid granskningen av konossementet även tillvarata köparens intressen.

Av stor betydelse är att sjötransportörerna inte bara är skyldiga att utfärda konossement (13 kap. 44 § sjölagen) utan även skyldiga att ha ansvarsförsäkring (7 kap. 2 § sjölagen). Även detta bör avsändaren (säljaren) bevaka.

Utformningen av och andemeningen i CIF- och CIP-klausulerna i Incoterms 2020 ger stöd för uppfattningen att säljaren i förhållande till köparen av varan är skyldig att se till att det konossement som utfärdas ansvarsmässigt binder en rimligt legalt närliggande transportör, och att underlag för direktkrav mot fartygets ansvarsförsäkringsgivare (P&I-assuradören) undersöks och fastställs. I praktiken nöjer sig avsändaren (säljaren) ofta med att kontrollera att godset i transportdokumentet är beskrivet i överensstämmelse med köpeavtalet och daterat i enlighet med detta. I detta ingår att säljaren bör ha en förpliktelse att tillse att konossementet ges en för köparen tillfredsställande utformning. I praktiken betyder detta att säljare – vilka i andra sammanhang själva ofta intar rollen som köpare – bör fråga sig hur de själva skulle vilja att transportdokumentet var utformat om rollerna var ombytta. I detta avseende brister det ofta, något som mindre seriösa tillfälligt anlidade sjötransportörer kan utnyttja i samband med en förlust av eller skada på det transporterade godset. I rättvisans namn ska dock sägas att de transportköpare som håller sig till stabila långsiktigt inriktade sjötransportörer sällan råkar illa ut.

Risken är mer påtaglig då det råder brist på fartygkapacitet och transportköparna får hålla till godo vad som finns av fartyg att tillgå på marknaden. Oavsett vilka sjötransportörer som anlitas så bör dock köparna ställa krav på att CIF- och CIP-säljarna upprättar rutiner för utformning och granskning av konossement och bevis på förekomsten av ansvarsförsäkring.

Avslutande kommentarer

Hållbarhetstänkandet framstår som berättigat även beträffande många andra frågor än de rent miljörelaterade. Ett mer affärsrelaterat sätt att uttrycka detta är att: *"Kortsiktigt lönsamma beslut och ageranden som riskerar att resultera i olönsamma bestående resultat bör motarbetas av parterna och rättsordningen. Kortsiktigt olönsamma beslut och ageranden som ändå kan förväntas resultera i lönsamma bestående resultat bör premieras av parterna och rättsordningen."* Detta gäller även i fråga kontraherande transportörer som lägger över transporter på någon ickenärlig utförande transportör med baktanken att kunna köpa sig fri från transportörsansvaret om förlust eller skada skulle uppkomma. Indirekt kan ett sådant beteende motverkas genom att säljarna av varor ges incitament att bättre tillvarata köparnas intressen i frågan. I annat fall riskerar vi att Lulu håller oss kvar i det rättsläge som grundlades i och med domen och de efterföljande ändringarna i sjölagen.

Rolf Thre är f.d. advokat och har författat ett flertal handböcker på sjö- och transporträtts område.

**Stockholms Rederi AB Sveas (Sveabolagets) lastfartyg benämndes i folkmun "sveakassar". Sannolikt utgjorde benämningen en form av Stockholms-slang där "kasse" refererade till låda. Svearederiets tidiga flotta utgjordes av stort antal relativt små styckegods-fartyg som seglade i kustfart och nord-europeisk fart med allehanda varor ombord. Flera av fartygen hade liksom andra rederiers ångfartyg ett relativt kantigt utseende med rak stöv och hög skorsten. Varför just Sveabolagets fartyg kom att benämnas "kassar" är oklart.*



Foto: Lennart Spetz. Källa: Nacka Värmdö Posten.



Foto: Sjöfartsverket.

Rättspraxis

Lotsansvaret

Av professor Johan Schelin

I en dom (B 1277-18) meddelad den 15 oktober 2020 av Hovrätten för nedre Norrland diskuteras frågan om lotsens straffansvar enligt 20 kap. 2 § sjölagen för bristande sjömanskap.

I det aktuella målet hade lotsen DJ uppdraget att lotsa det holländska fartyget Symphony Sky från Husums hamn förbi Ramön ut mot öppet hav. På väg ut mot Ramön gick fartyget på grund efter att DJ girat styrbord alltför tidigt. Grundstötningen orsakade vissa skador på fartyget. Beträffande ansvarsfrågan uttalade hovrätten att i det aktuella fallet befälhavaren och lotsen tillsammans ansvarade för framförandet av fartyget. Till skillnad mot det så kallade civilrättsliga redaransvaret i 7 kap. 1 § sjölagen utgör därmed straffansvaret i 20 kap. 2 § för bristande sjömanskap ett personligt sådant. Även om befälhavaren aldrig kan lämna ifrån sig befälet och därmed undandra sig ansvaret för fartygets framförande utesluter inte detta att även lotsen kan göras ansvarig för begångna fel. Däremot kan befälhavarens ansvar för fartygets framförande och handhavande ha betydelse för bedömningen av lotsens oaksamhet.

I det aktuella fallet stod det klart att DJ var medveten om att fartyget låg styrbord om (i domskälen används uttrycket ”till höger om”) enslinjen mot Ramön nära grunt

vatten. Vidare navigerade DJ huvudsakligen genom att visuellt förhålla sig till omgivningarna – främst en fyr. Hovrätten bedömde att DJ genom att ha underlåtit att försäkra sig om fartygets faktiska position i förhållande till Ramön och det grunda vattnet med hjälp av sjökortet samt radarbilden hade brustit i gott sjömanskap.

Frågan uppkom därmed om oaksamheten kunde anses vara av så ringa art att DJ ändå borde undgå ansvar. Vid tiden för grundstötningen rädde det en frisk nordvästlig vind. Vinden var så pass kraftig att det krävdes assistans av en bogserbåt för att fartyget skulle kunna lämna kajen. Trots det hårda vädret insisterade befälhavaren på att fartyget skulle avgå mot Gdynia. Fartyget framfördes också relativt sakta för att lotsbåten skulle hinna ikapp detta, något som ledde till att vinden påverkade framförandet ytterligare. Befälhavaren invände heller aldrig mot kursen förrän fem minuter efter det att bogserbåten kopplat loss och mindre än en minut innan grundstötningen inträffade. Vidare påtalades det att fartygets något speciella konstruktion med bryggan placerad i förskeppet försvårade möjligheterna att övervaka giren. Det faktum att DJ valt att navigera optiskt genom att förhålla sig till omgivningen kunde heller inte anses ha inneburit något medvetet risktagande. Tvärtom skedde den huvudsakliga lotsningen på det sättet att lotsen förhöll sig till omgivningen. DJ frikändes därmed från åtalet.



Foto: Hannes van Rijn. Källa: FleetMon.

Det kan ifrågasättas om DJ överhuvudtaget kan anses ha brustit i sjömanskap då åtalet var utformat på ett sådant sätt att kursvalet inte kunde ifrågasättas utifrån de rådande förhållandena. Med undantag för kursvalet synes de huvudsakliga orsakerna till att fartyget hamnade för långt åt styrbord i förhållande till enslinjen ha varit väder och vind samt fartygets fart i kombination med dess speciella konstruktion. Den låga farten ledde sannolikt till att avdriften ökade i den friska vinden samtidigt som bryggans placering gjorde det svårt att kontrollera akterskeppet vid girar. Det kan inte sällan vara svårt för en domstol att sätta sig in i den situation som lotsen befinner sig i ombord på ett främmande fartyg i hårt väder. Det gäller särskilt om domstolen inte ens känner till att höger och vänster benämns styrbord och babord till sjöss.

God jul och gott nytt år.

Adress till redaktionen
Juridiska institutionen
Stockholms universitet
SE-106 91 Stockholm
E-post: johan.schelin@juridicum.su.se
Hemsida: www.sjorattsbiblioteket.se

Distribution: Poseidon Förlag AB

