



Foto: Luke-Ma

## Ur innehållet

2

Nyutgivning  
Retentionsrätt i fartyg  
En studie av besittningsmomentet

4

Kritik  
Sjöfartsstöd på finskt vis  
– en beklaglig epilog

7

Aktuellt  
Brand ombord

## Nu tändas tusen juleljus...

Julen närmar sig och redan under advent tänds ljusen i vintermörkret. För många människor är sinnebilderna av julen en varm sprakande brasa i öppna spisen och levande ljus på det dukade julbordet alltmedan snön ligger djup på hustaken. Elden är dock inte bara värmande utan den kan också vara förtärande. Under den gångna veckan har Kustbevakningen, räddningstjänsten i Göteborg, sjöräddningen och olika bärgningsföretag bekämpat en stor brand ombord på fartyget m/s Almirante Storni utanför Vinga. Däckslasten bestående av sågat trä fattade av ännu okänd anledning eld. Brand är något av det farligaste som kan drabba ett fartyg och dess besättning. Som tur var kunde elden släckas och fartyget räddas utan att något människoliv gick till spillo. Strax därefter drabbades vi emellertid av nyheten om en kollision mellan ett danskt och ett brittiskt lastfartyg i södra Östersjön. I samband med kollisionen avled en dansk sjöman medan en annan fortfarande är saknad. Det kan därför finnas anledning att så här i juletid sända en tanke till alla de sjömän som till gagn för hela vårt samhälle arbetar där ute till havs – ett arbete som fortgår dygnet runt oavsett om det är vardag eller helg, oavsett om det råder stiltje eller storm, oavsett om det råder krig eller fred – inte sällan med livet som insats. Ett sätt att sända en sådan tanke är att skänka en julgåva till Sjöräddningssällskapet eller någon annan organisation som arbetar för att rädda liv till sjöss eller för att främja sjömannens sociala villkor. En sådan gåva kan vara livsavgörande för den som plötsligt befinner sig i sjönöd eller den som på grund av pandemin inte kan flyga hem till familjen efter ett besättningsbyte i främmande hamn.

Sjörättsinstitutets julgåva till Sjörättsbibliotekets läsare kan sägas vara att institutet nu på allvar har fått igång det digitala biblioteket på hemsidan. Samarbetet med Stiftelsen för tillgängliggörande av juridisk litteratur i Stockholm och Nordisk Skipsrederforening i Oslo har lett till att vi på kort tid kunnat tillgängliggöra en rad klassiska monografier på sjö- och transporträttens område samt de första nio årgångarna av Nordiske domme i sjöfartsanliggender (ND). Projektet finansieras av Kerstin Wijk Broströms stiftelse och Kaj Pinéus forskningsfond. Arbetet med att utöka det digitala biblioteket kommer att fortsätta även nästa år. Det är ett spännande projekt att levandegöra äldre litteratur på området – litteratur vars innehåll annars riskerar att sakta men säkert falla i glömska. Vi ser att när den äldre litteraturen utan kostnad tillgängliggörs på nytt i digital form börjar den att citeras i högre utsträckning igen. Det finns med andra ord en törst efter den kunskap som finns bevarad i den äldre litteraturen bara den görs tillgänglig.

Jag önskar samtliga läsare av Sjörättsbiblioteket en riktigt god jul och ett gott nytt år 2022.

*Professor Johan Schelin*



M/S Amazonas i torrdocka vid Finnboda varv, Stockholm. Foto: Okänd.

# Retentionsrätt i fartyg

## En studie av besittningsmomentet

Av advokaten Mattias Widlund

### Nyutgivning

I föregående nummer av tidskriften behandlade Johan Schelin sjöpanträtten i kreditsäkerhetskänseende. I denna artikel tas istället retentionsrätten upp till diskussion. Framställningen är avgränsad till de särskilda förutsättningar som gäller besittningsmomentet vid legal retentionsrätt i fartyg i samband med varvsreparationer. Retentionsrätten behandlas mer utförligt i den kommande andra upplagan av Hugo Tiberger bok *Kreditsäkerhet i fartyg*.

#### Inledning

I fråga om retentionsrätt i fartyg vid fartygsreparationer innehåller 3 kap. 39 § första stycket sjölagen en bestämmelse enligt vilken den som bygger, bygger om eller reparerar ett fartyg får kvarhålla egendomen till säkerhet för sin fordran på köpeskillingen eller annan ersättning. Med denna retentionsrätt följer särskild förmånsrätt enligt 4 § förmånsrättslagen. Legal retentionsrätt har härvid prioritet närmast efter sjöpanträtt och närmast före inteckning i skepp.

Mot bakgrund av den omfattande inskränkning som retentionsrätten kan innebära för gäldenären att använda den kvarhållna egendomen är retentionsrätten begränsad i flera avseenden. Retentionsrättens giltighet vid fartygsreparation och den anslutande förmånsrätten kräver således – på samma sätt som i fråga om fordringar avseende retentionsrätt i lös egendom i övrigt – att två sakrättsliga moment uppnås. Borgenären (varvet) måste ha egendomen i *besittning*, och det måste föreligga ett funktionellt samband, *konnexitet*, mellan den ifrågavarande fordran och den egendom i vilken retentionsrätten görs gällande.

Retentionsrättens innebörd beskrivs av Millqvist med exemplet att en bilverkstad har ett åkeriföretag som stående kund för service och underhåll. Om åkeriföretaget går i konkurs behöver verkstaden inte lämna ut de bilar som råkar finnas hos verkstaden förrän denna har fått betalt för det arbete som har utförts på just dessa bilar. (se Sakrättens grunder, 9 uppl., Stockholm 2021, s. 243).

Millqvist exempel går dock inte utan vidare att applicera på fartygsreparationer. Varvsområden är ofta relativt stora och svåra att bevaka. Leveransklara fartyg kan också, på grund av exempelvis platsbrist i en docka eller vid en reparationskaj, behöva flyttas utanför ett varvsområde till en ankarplats. I en sådan situation riskerar varvet att förlora den omedelbara fysiska kontrollen över fartyget.

I den fortsatta framställningen behandlas frågan om vad som krävs för att varvet ska anses ha fartyget i sin besittning. Sedan tas frågan om besittningsrestitution i de fall besittningen olovligen har rubbats upp till diskussion. Därefter behandlas det förhållandet att varvet har tillåtit ett avbrott i besittningen, exempelvis för att redaren ska kunna använda fartyget för ett kortare kommersiellt uppdrag. Slutligen ges några sammanfattande kommentarer i ämnet.

#### Besittningskravet

Frågan om huruvida besittningskravet ska anses vara uppfyllt vid fartygsreparationer måste, enligt ett uttalande av Högsta domstolen i NJA 2019 s. 259, bedömas i relation till uppdragets art. Således måste bedömningen ske med utgångspunkt från den kontext som gäller vid just fartygsreparationer. Det får anses betyda att om fartyget befinner sig inom ett geografiskt område som varvet disponerar, föreligger en stark presumtion för att besittningskravet är uppfyllt. I andra fall måste varvet ha någon annan form av faktiskt kontroll över fartyget. Utförs reparationsarbetet av tredje man, som då även har fartyget i sin besittning, torde det krävas att denne inte utan borgenärens tillstånd får lämna ut fartyget till beställaren (t.ex. Rune, C., Rätt till skepp, 2 uppl., Göteborg 1991, s. 163). Rena serviceuppdrag, där en näringsidkare utför arbete i fartygets hemmahamn, måste

kunna helt uteslutas från möjligheten till retentionsrätt i fartyget. Samma sak gäller i fråga om situationer där servicereparatörer från varvet medföljer fartyget på dess resa.

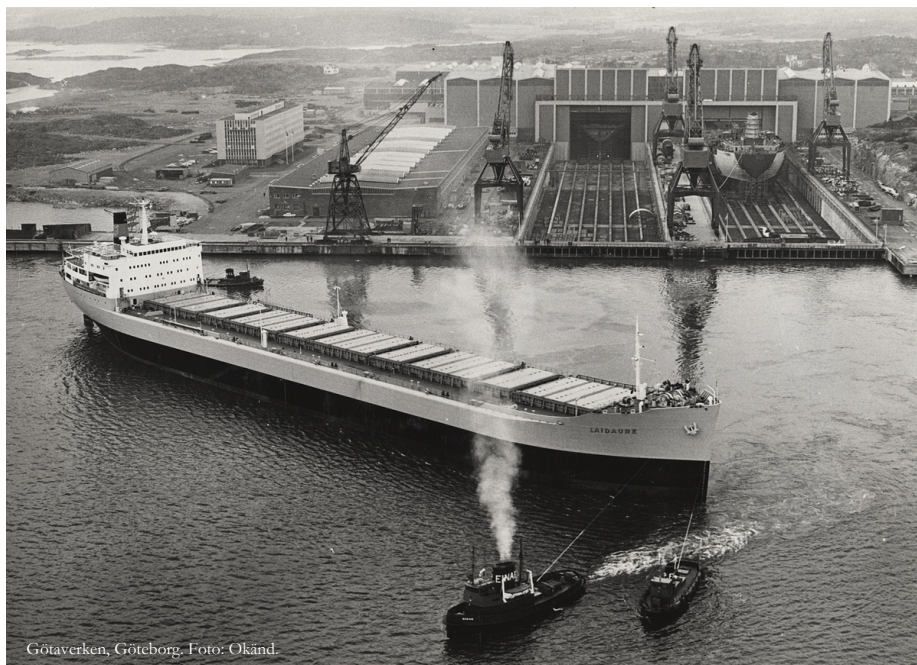
Brækhus illustrerar gränsen för när varvet inte längre har tillräcklig kontroll över fartyget med följande exempel. Är fartyget i docka eller på slip vid varvet uppfylls besittningskravet även om befälhavaren och besättningen är ombord. På samma sätt föreligger besittning om fartyget ligger vid varvets kaj så länge reparationsarbete pågår, trots att besättningen finns ombord. Ligger fartyget däremot förtöjt vid varvets kaj eller till ankars inom varvsområdet efter att avtalad reparation avslutats och fartyget är i sjövärdigt skick, kan varvets kontroll vara för svag för att besittningsrekvisitet ska anses vara uppfyllt. Enligt Brækhus kan det i gränsfall också ha betydelse om fartygshandlingar och nationalitetscertifikat deponerats hos varvet (Brækhus, S., Omsetning och kredit 2: Pant og annan realsikkerhet, 3 uppl., Oslo 2005, s. 580). Uttalandet rör visserligen norsk rätt, men måste på samma sätt som i fråga om andra delar av sjörätten ändå tillmätas betydelse vid fastställandet av den närmare innebörden av motsvarande svenska bestämmelse. Här kan noteras att fartygshandlingar för svenska fartyg i regel ska medföras i original för att fartyget ska få användas för sjöfart. I det fall de har deponerats hos varvet får fartyget alltså inte lämna varvsområdet för egen maskin, något som torde tala för att varvet upprätthåller besittningen i en sådan situation.

#### Besittningsrestitution

Om besittningen över fartyget rubbas olovligen kan varvet ha rätt till besittningsrestitution. För att fartyget ska kunna återställas i varvets besittning torde det dock krävas att skäliga säkerhetsåtgärder har vidtagits från varvets sida i syfte att de facto upprätthålla besittningen innan denna rubbades. I norsk rätt har avsaknad av fysiska hinder, såsom stängsel eller bevakning av fartyget, ansetts begränsa möjligheten till besittningsrestitution. Ytterligare en förutsättning för besittningsrestitution är rimligen att denna görs gällande relativt snart efter att besittningen till fartyget olovligen rubbats (närmare Falkanger, T. & Bull, H.J.,

(fortsättning)





Götaverken, Göteborg. Foto: Okänd.

Sjørett, 8 uppl., Oslo 2016, s. 123). Att varvet inte agerat för att förhindra ett olovligt återtagande har i norsk rätt haft inverkan på bedömningen, jfr ND 2011 s. 291 Hålogaland *May-Inger*.

Brækhus resonemang om sjövärdighet som en inverkan på besittningsmomentet, ger upphov till frågeställningen huruvida gäldenärens återtagande kan vara "lovligt" om fartyget är sjövärdigt. Ofta är orsaken till en fartygsreparation på något sätt relaterad till fartygets sjövärdighet. Fartyget kan ha gått på grund och fått en skada i skrovet eller vara i behov av visst underhåll. Att framföra ett sjövärdigt fartyg är som utgångspunkt straffbart enligt 20 kap. 1 § sjölagen alternativt 8 kap. fartygssäkerhetslagen. En sådan handling skulle kunna bestå i att fartyget lämnat varvet innan en nödvändig reparation föranleds av ett haveri har avslutats och fartyget ånyo godkänts för sjöfart. Ett annat exempel är att fartyget avseglar utan fulltalig säkerhetsbesättning ombord. Skulle en sjövärdighetsbrist vara av en sådan karaktär att den innebär allvarliga fara för de ombordvarande kan en redare som, trots vetskap om detta, inte aktivt hindrar fartyget att gå till sjöss dömas till böter eller fängelse i upp till två år (20 kap. 1 § 3 stycket sjölagen. Det framstår naturligtvis som obilligt att ett återtagande från gäldenärens sida skulle bedömas som lovligt om gäldenärens handlade innebär att fartyget framförs på ett sätt som bryter mot de materiella sjövärdighetsbestämmelserna. Samma sak gäller rimligen även då ett bortförande av fartyget innebär brott mot någon form av förvaltningsrättsligt nyttjandeförbud.

### Frivilligt avbrott i besittningen

Den ovan beskrivna rätten till besittningsrestitution föreligger, som utgångspunkt, inte om varvet frivilligt har givit upp besittningen. Retentionsrätten är då inte möjlig

att återställa. Frivilliga avbrott i besittningen inträffar exempelvis om varvet tillåter gäldenären att utföra kortare transporter trots att reparationsarbetet inte är färdigställt.

Förhållandet illustreras av två norska rättsfall. I ND 1977 s. 306 Frostating *Hadarfjord* ansågs retentionsrätten ha upphört efter att fartyget varit i gäldenärens kontroll under 52 timmar och under denna tid utfört en kommersiell transport. Utgången blev densamma i ND 1991 s. 176 NH *Walker*. Här hade gäldenären tillåtits att använda fartyget under 48 timmar för en kommersiell transport. Att det fanns visst inslag av så kallad provtur ("trial trip") påverkade inte utgången.

Inte heller det faktum att beställaren ställt säkerhet för fartygets återkomst vid tillfällig användning har bedömts medföra att retentionsrätten återställdes enligt Hovrätten för Nedre Norrland (se mål nr T 215-96, dom 1998-12-09 *Acacia*).

### Sammanfattande kommentarer

Sammanfattningsvis kan konstateras att i de fall fartyget ligger inom det geografiska avgränsade område som varvet disponerar över får besittningskravet normalt sett anses vara uppfyllt och retentionsrätt föreligga. Förvaras däremot fartyget utanför det av varvet direkt kontrollerade området krävs det relativt omfattande säkerhetsåtgärder från varvets sida för att besittningen anses vara upprätthållen. Exempel på sådana åtgärder kan vara att fartyget kedjas fast vid kajen eller ankingsplatsen eller att fartygshandlingar som certifikat deponeras hos varvet. Det är dock osäkert om den sistnämnda åtgärden är tillräcklig för att ensam upprätthålla besittningen över fartyget.

Har varvet besittningsrätt olovligen rubbats har varvet rätt till besittningsrestitution. I de fall ett bortförande av ett fartyg innefattar att gäldenären själv, eller någon som handlar på gäldenärens vägnar, begår ett sjövärdighetsbrott eller bryter mot någon form av förvaltningsrättsligt nyttjandeförbud talar detta för att fartyget ska återställas till varvet. Ett frivilligt avbrott i besittningsrätten genom att varvet tillåter att gäldenären tillfälligt använder fartyget för egen räkning får dock normalt sett innebära att retentionsrätten upphör och att denna sedan inte kan återställas.

*Advokat Mattias Widlund är verksam vid Skarp Advokatbyrå. Han är även knuten till Axel Ax:son Johnsons institut för sjörett och annan transporträtt vid Stockholms universitet.*

*Texten utgör ett bearbetat utdrag från den kommande andra upplagan av Kreditsäkerhet i fartyg. Den beräknas utkomma under våren 2022 på Norstedts Juridik. För uppdateringen av den nya upplagan svarar en grupp av forskare och praktiskt verksamma jurister i form av professor Annina H. Persson, professor Johan Schelin, juris doktor Jeanette Andersson, advokaten Mattias Widlund samt Sebastian Bierfeldt Liptak, SEB Shipping Finance.*

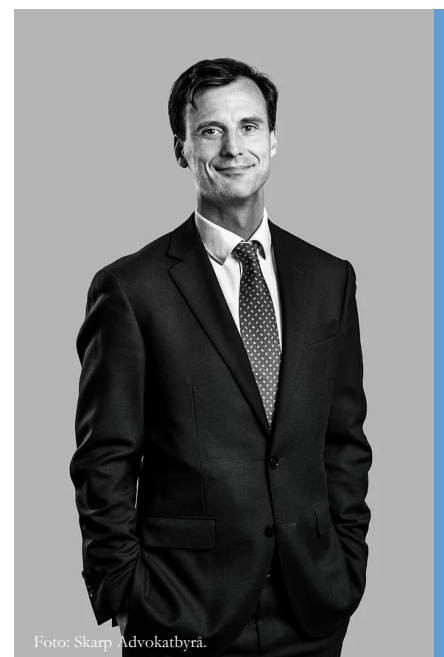
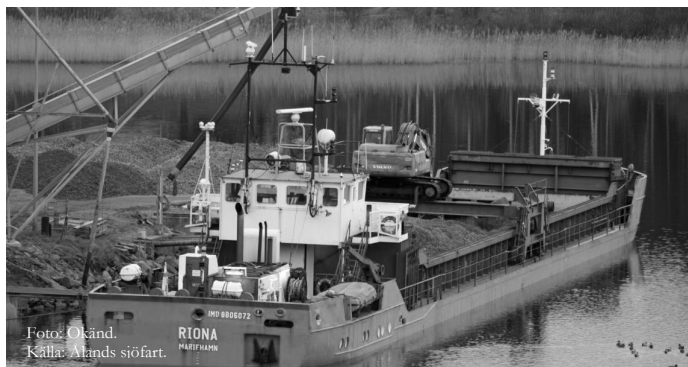


Foto: Skarp Advokatbyrå.



## Kritik

# Sjöfartsstöd på finskt vis – en beklaglig epilog

Av professor em. Peter Wetterstein

I Sjörettsbiblioteket nr 4/2020 kommenterade professor em. Peter Wetterstein Åbo förvaltningsdomstols beslut den 18 maj 2020 (dnr 00378/7504). Beslutet gällde beviljande av sjöfartsstöd enligt lag om förbättrande av konkurrenskraften för fartyg som används för sjötransport (1277/2007, nedan stödlagen). Efter det att Högsta förvaltningsdomstolen avslagit ansökan om besvärstillstånd följs den tidigare kritiken nu upp i ett nytt inlägg.

## Bakgrunden

Rederiet Ab Ronja Marin Ltd (nedan Ronja Marin) ansökte om sjöfartsstöd för det finskflaggade fartyget m/s Riona. Under perioden 1 januari–30 juni 2018 utförde Riona transporter av bergskross mellan hamnar i Mälaren, Sverige. Mälaren är öppen för internationell konkurrensutsatt sjöfart via slussar i Stockholm och Södertälje. För dessa transporter var fartyget tidsbefraktat av ett svenskt företag. Efter att både Trafikverket (19.12.2018) och Transport- och kommunikationsverket (12.2.2019) avslagit Ronja Marins ansökan anförde rederiet besvär i Åbo förvaltningsdomstol med motiveringen att även konkurrensutsatt trafik på en insjö i utlandet är att anse som sjötransport och utrikes sjöfart. Genom ovannämnda beslut avlog förvaltningsdomstolen Ronja Marins besvär.

Förvaltningsdomstolen fastslog i sitt beslut att med sjötransporter enligt 3 § 4 punkten i 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 uppfyllde m/s Riona inte kravet att under stödåret huvudsakligen ha använts i utrikes sjöfart enligt 10 § 1 mom. 3 punkten i stödlagen. Av 3 § 4 punkten i stödlagen följer att 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”. Väsentliga frågor var sålunda vad som närmare bestämt avses med ”utrikes sjöfart” enligt stödlagen och om internationellt konkurrensutsatt inrikes sjöfart helt faller utanför lagen.

Som sammandrag av min kommentar anförde jag bland annat följande:

”Stödlagens syfte är att förbättra den finska handelsflottans internationella konkurrenskraft. Av statens medel beviljas stöd för att förbättra konkurrenskraften i fråga om bemanningskostnaderna för fartyg som används för sjötransport. Och vad som är centralt, rätten till fartygsstöd är en subjektiv rätt: om lagens alla villkor för beviljande av stöd uppfylls, ska stödet beviljas utan ändamålsenlighetsprövning. Av 10 § 1 mom. 3 punkten i stödlagen följer att stödmyndigheten skall bevilja stöd om ett fartyg under stödåret huvudsakligen har använts i utrikes sjöfart eller är ett i 4 § 1 mom. 2 punkten avsett fartyg som under stödåret 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 föreliggande sammanhang.

I ljuset av allt det ovan sagda är förvaltningsdomstolens beslut obegripligt. Det synes mig klart att internationell konkurrensutsatt godstransport med ett finskflaggat fartyg som sker till eller inom en annan EU stat – också mellan hamnar på en insjö med internationell trafik – uppfyller såväl stödlagens kriterier om utrikes sjöfart (3 § 6 punkten) som det alternativa kravet på internationell konkurrens i inrikes sjöfart (4 § 1 mom. 2 punkten).”

Jag ställde mig kritisk också till förvaltningsdomstolens hänvisningar till unionsrätten. Domstolen nämner två unionsrättsliga avgöranden (C-323/03 och C-17/13) till stöd för sin tolkning. Enligt min bedömning ger emellertid ingetdera avgörandet stöd för förvaltningsdomstolens argumentation i föreliggande ärende. Inte heller synes domstolens tolkning av kommissionens riktlinjer om stöd till närsjöfarten vara hållbar.

(fortsättning)

*“When I use a word, it means just what I choose it to mean – neither more nor less.”*

*Humpty Dumpty*



Det var sålunda synnerligen angeläget att alla de nämnda juridiska frågorna som är av stor ekonomisk och principiell betydelse prövades av högsta förvaltningsdomstolen. Följaktligen ansökte RM om besvärstillstånd. Till sökandens – och min – stora förvåning avsåg emellertid Högsta förvaltningsdomstolen genom beslut av den 10 juni 2021 ansökan om besvärstillstånd (dnr 20808/03.04.04.36/2020).

## Fortsättningen

Innan jag kommenterar denna utveckling av ärendet och dess följder, är det av intresse att beröra ett annat beslut av Åbo förvaltningsdomstol daterat 16.11.2020 (dnr 00668/20/8510). Beslutet i fråga har kopplingar till föreliggande frågeställningar.

Saken gällde besvär över förhandsavgörande om förskottsuppbörd inlämnat av Ronja Marin. Rederiet hade i sin begäran om förhandsavgörande av Skatteförvaltningen frågat: ”Kan förskottsinnehållning verkställas enligt skattekort för sjöarbetsinkomst i fråga om de löner som utbetalas till fartygets besättning under den tid fartyget är sysselsatt i det i ansökan nämnda projektet på Mälaren?”

I sitt beslut av den 27 mars 2020 svarade Skatteförvaltningen nekande på Ronja Marins förhandsavgörandefråga. Skatteförvaltningen bedömde här att med uttrycket *trafik utanför området för kustfart* i 74 § 3 mom. inkomstskattelagen (1535/1992) avsågs *trafik på öppet hav* och anförde: ”I den i ansökan avsedda situationen utförs arbetet på en insjö och inte på öppet hav. Eftersom fartyget varken används i utrikesfart eller i Finlands kustfart, betraktas ifrågakvarande löner inte som sjöarbetsinkomst i den mening som avses i lagen”.

Åbo förvaltningsdomstol upphävde däremot Skatteförvaltningens förhandsavgörande och uttalade som nytt förhandsavgörande att förskottsinnehållning ska verkställas enligt skattekort för sjöarbetsinkomst i fråga om de löner som utbetalas till fartygets besättning under den tid fartyget är sysselsatt i det i ansökan nämnda projektet Mälaren. Av betydande intresse är den juridiska bedömningen som förvaltningsdomstolen gjorde:

”I den i ansökan beskrivna situationen utförs fartygens trafik och besättningens arbete på insjön Mälaren i Sverige. Enligt ansökan ska besättningen arbeta några veckor i rad på fartyget och befinna sig ombord även under sin fritid.

Mälaren ligger utanför området för den kustfart som avses i 74 § i inkomstskattelagen. Inkomstskattelagens definition av utrikesfart utesluter inte enligt sin ordalydelse den trafik som sker på inre vattenvägar utomlands. I förarbetena har inte uttryckligen framförts att utrikesfart bör ske på öppet hav. På basis av förarbetena kan man inte heller dra den slutsatsen att de



Foto: Okänd. Källa: Ålands sjöfart.

lagrum som gäller sjöarbetsinkomst inte kan tillämpas på sådan trafikering som sker på utländska insjöar. Syftet med avdrag för sjöarbetsinkomst är att sjömansyrkets speciella förhållanden ska beaktas vid beskattningen. De utredda arbetsomständigheterna på fartyget är sådana som motsvarar typiskt sjöarbete. Det är inte heller fråga om sådant tillfälligt arbete som avses i 74 § 6 mom. 2 punkten i inkomstskattelagen.

På dessa grunder anser förvaltningsdomstolen att bolagets trafikering på Mälaren under de i ansökan nämnda omständigheterna utgör utrikesfart som avses i 74 § 3 mom. i inkomstskattelagen. Den löneinkomst som betalas för det i ansökan beskrivna arbetet ska således anses vara sjöarbetsinkomst. Endast på grund av att det i inkomstskattelagen har använts begreppet ”sjöarbetsinkomst” vars motsvarighet på finska tyder på hav, finns det inte skäl att avgöra ärendet annorlunda.”

I det nu beskrivna lagakraftvunna beslutet har således Åbo förvaltningsdomstol behandlat frågan om de utförda transporter på Mälaren utgjorde utrikesfart helt annorlunda än i det tidigare beslutet (18.5.2020) enligt vilket rederiet inte ansågs berättigat till sjöfartsstöd enligt stödlagen. Domstolens tolkningar av de relevanta bestämmelserna i stödlagen respektive inkomstskattelagen ger onekligen en något förbryllande bild av rättsläget.

Både stödlagens och inkomstskattelagens bestämmelser om sjöarbetsinkomst har delvis likartade syften, det vill säga att söka förbättra den finska handelsflottans internationella konkurrenskraft såväl i fråga om bemanningskostnaderna som underlättandet av inkomstbeskattningen för sjömän ombord på fartyg som används för sjötransport. Som tidigare framgått ansåg förvaltningsdomstolen att transporter på insjöar utanför Finlands territorialvatten (m/s Rionas trafik på svenska Mälaren) inte utgjorde utrikes sjöfart enligt 3 § 6 punkten i stödlagen.

I min tidigare kommentar av beslutet har jag anförts att de beslutsskäl som Åbo förvaltningsdomstol angivit som stöd för sina

slutsatser är bristfälliga och otillräckliga (se vidare Sjörättsbiblioteket nr 4/2020). Nu har emellertid samma förvaltningsdomstol i det senare beslutet (16.11.2020) ansett att Mälaren ligger utanför området för den kustfart som avses i 74 § i inkomstskattelagen och att denna lags definition av utrikesfart inte enligt sin ordalydelse utesluter den trafik som sker på inre vattenvägar utomlands. Jag citerar de relevanta bestämmelserna i 74 § 2 och 3 mom. i inkomstskattelagen:

”Med kustfart avses inrikes trafik utanför skärgårdsområdet på Finska viken, Bottniska viken och Östersjön norr om 57:e breddgraden, dock inte trafik från Viborgska viken till Santio i Virolahti kommun längs den inre farleden, inte heller trafik utanför Fagerö i Sibbo kommun eller utanför Porkkala udd eller Hangö udd, om fartyget annars används inom skärgården vid kusten.

Med utrikesfart avses trafik mellan en ort i Finland och en ort i en främmande stat eller trafik utanför området för kustfart.”

Vid en jämförelse mellan dessa bestämmelser och de i stödlagen förekommande definitionerna – särskilt 3 § 6 punkten – framstår likheten mellan lagtexterna som uppenbar. I ovan citerade 74 § 3 mom. i inkomstskattelagen anges att ”[m]ed utrikesfart avses [...] eller trafik utanför området för kustfart” (som är definierat i 2 mom), medan i 3 § 6 punkten i stödlagen används texten med fartyg som huvudsakligen går i utrikes sjöfart avses ”ett fartyg som [...] går i sjöfart [...] eller utanför Finlands territorialvatten, inbegripet trafik genom Saima kanal”. Båda dessa bestämmelser ger möjlighet till och bör tolkas överensstämmande, det vill säga även omfatta trafik på inre vattenvägar utomlands. Detta är ägnat att främja rättssystematiken samtidigt som varken lagtexterna eller förarbetena förhindrar en sådan tolkning. Tolkningen synes också främja de båda lagarnas ovannämnda syfte.

(fortsättning)

## Slutet

Faktum kvarstår dock att vi har två som det synes mig rätt motstridiga beslut av Åbo förvaltningsdomstol som båda är lagakraftvunna. Med hänsyn till kraven på god rättsförvaltning och förutsebarhet samt koherens i lagtillämpningen är rättsläget inte tillfredsställande. För sökanden i förvaltningsdomstolens båda rättsavgöranden – och för sjöfartsnäringen mera generellt – måste läget framstå som något bisarrt: ett finskflaggat fartygs trafik på inre vattenvägar utomlands anses utgöra utrikesfart i enlighet med inkomstskattelagen, medan samma trafik och omständigheter inte anses som utrikesfart enligt stödlagen.

I sitt beslut av den 10 juni 2021 avslag emellertid Högsta förvaltningsdomstolen Ronja Marins ansökan om besvärstillstånd över Åbo förvaltningsdomstols första beslut (18.5.2020). Som skäl till beslutet hänvisade Högsta förvaltningsdomstolen till 111 § 1 mom. i lagen om rättegång i förvaltningsärenden (808/2019):

Besvärstillstånd ska beviljas, om

- 1) det med avseende på lagens tillämpning i andra liknande fall eller för en enhetlig rättspraxis är viktigt att ärendet avgörs av högsta förvaltningsdomstolen,
- 2) det finns särskilda skäl för högsta förvaltningsdomstolen att avgöra ärendet på grund av att det i ärendet skett ett uppenbart fel, eller
- 3) det finns något annat vägande skäl för att bevilja besvärstillstånd.

Högsta förvaltningsdomstolen anförde följande: "[med] hänsyn till vad ändringsökanden har framfört och vad som i övrigt framgår av handlingarna finns det inte någon sådan grund för att få ärendet avgjort i högsta förvaltningsdomstolen på vilken besvärstillstånd borde beviljas". Förvisso har Högsta förvaltningsdomstolen endast en begränsad skyldighet att ange skälen i fråga om beslut som gäller besvärstillstånd, men här citerade "standardiserade" skrivning ger givetvis inte mycken information till sökanden om skälen för nekandet av besvärstillståndet. Så mycket framgår dock att den som föredragit och/eller avgjort frågan om besvärstillståndet har tagit del av handlingarna i ärendet och därmed också med nödvändighet i viss utsträckning bedömt de materiella rättsfrågorna.

En utökad motiveringsskyldighet kunde befrämja avgörandets legitimitet och sökandens tillit till rättstillämpningen. Emellertid följer av sakens natur att en sådan skyldighet endast kunde omfatta ett kortfattat angivande av skälen för avslag i det konkreta ärendet, det vill säga sträcka sig något längre än ovannämnda "standardmotivering". Det framstår som viktigt att sökan-

den kan bilda sig en uppfattning om varför just dennes ärende inte upptas till materiell prövning. Detta skulle även ligga i linje med den grundlagsskyddade rätten för en part att få motiverade beslut i rättskipningsärenden.

Jämförelsevis kan nämnas att beträffande Högsta domstolen saknas en lagreglerad motiveringsskyldighet i fråga om besvärstillstånden och i praxis har sådana skäl inte heller angivits. Frågan har dock diskuterats och bland andra Virolainen – Martikainen anför skäl för att åtminstone i de fall ansökan om besvärstillstånd avslås detta bör motiveras (se Tuomion perusteleminen, Talentum 2010 s. 178):

"Sammanfattningsvis kan konstateras att enligt såväl rättsanalogisk och rättssystematisk som grundrätthetsfrämjande lagtolkning bör åtminstone ett beslut om avslag på en ansökan om prövningstillstånd vara motiverat där lagen inte innehåller ett uttryckligt undantag från motiveringsskyldigheten. Klart är att också att de flesta motiveringsfunktionerna och reella övervägandena för en motiveringsskyldighet, såsom avgörandenas kontrollbarhet för medborgarna och samhället, behovet av kommunikation, beslutfattandets legitimitet samt tilliten till högsta domstolens opartiskhet i lagtillämpningen talar för en skyldighet att motivera såväl negativa som positiva prövningstillståndsbeslut [min översättning]."

Jag kan väsentligen omfatta ovan citerade skäl för motiveringen av avslagsbeslut i besvärstillståndsärenden – också angående Högsta förvaltningsdomstolen.

I det aktuella besvärstillståndsärendet refererade Högsta förvaltningsdomstolen också 111 § 1 mom. 1 punkten i lagen om rättegång i förvaltningsärenden: besvärstillstånd ska beviljas om "det med avseende på lagens tillämpning i andra liknande fall eller för en enhetlig rättspraxis är viktigt att ärendet avgörs av högsta förvaltningsdomstolen". Som tidigare nämnts är rättsläget ingalunda så klart, koherent och täckande att det synes kunna befrämja en enhetlig avgörandep Praxis i andra ärenden liknande Ronja Marins. För att uppnå dessa mål borde Högsta förvaltningsdomstolen ha upptagit Ronja Marins besvär till materiell rättsprövning. Denna syn på behovet av en sådan prövning stärks även av förarbetena till 111 § 1 mom:

Besvärstillstånd beviljas "om det finns ett behov av ett prejudikat från den högsta rättsinstansen för att styra och förenhetliga myndigheternas och förvaltningsdomstolarnas avgörandep Praxis. Behovet av ett prejudikat som styr avgörandep Praxis kan till exempel gälla rättsfrågor där de regionala förvaltningsdomstolarna har fällt motstridiga avgöranden. Ett prejudikat behövs också om ärendet anknyter till rättsfrågor

som gäller tillämpningen av ny lagstiftning eller som annars kan tolkas på olika sätt och är av betydelse i en större omfattning än enbart i det aktuella fallet [min kursivering], och rättspraxis från högsta förvaltningsdomstolen saknas."

Avslutningsvis kan konstateras att i och med Högsta förvaltningsdomstolens negativa besvärbeslut synes gällande rättsläge vara att stödlagen inte tillämpas på sjötransporter utförda av ett finskregistrerat fartyg i internationell konkurrens på en insjö i utlandet under de av Åbo förvaltningsdomstol behandlade omständigheterna. Jag har tidigare kritiserat förvaltningsdomstolens beslut och anført att detta utgör en feltolkning av stödlagens text, lagens syftemål och dess förarbeten. Därför duger inte beslutet enligt min bedömning som vägledande i andra liknande fall. Sålunda kunde en precisering av lagtexten utgående från stödlagens syftemål behövas för att nödvändig klarhet uppnås – antingen i enlighet med förvaltningsdomstolens beslut eller företrädesvis, så att sjötransporterna i fråga klart och entydigt omfattas av stödlagen. Genom det sistnämnda alternativet skulle även rättspolitiskt ändamålsenlig harmoni med Åbo förvaltningsdomstols senare beslut uppnås.

*Professor em. Peter Wetterstein, Åbo Akademi.*

*Texten har tidigare publicerats i Tidskrift utgiven av Juridiska Föreningen i Finland (JFT) nr 3/2021. Den föreliggande artikeln är något omarbetad i förhållande till den ursprungliga publikationen i syfte att passa Sjörettsbibliotekets format (red. anm.).*



Foto: Åbo Akademi.

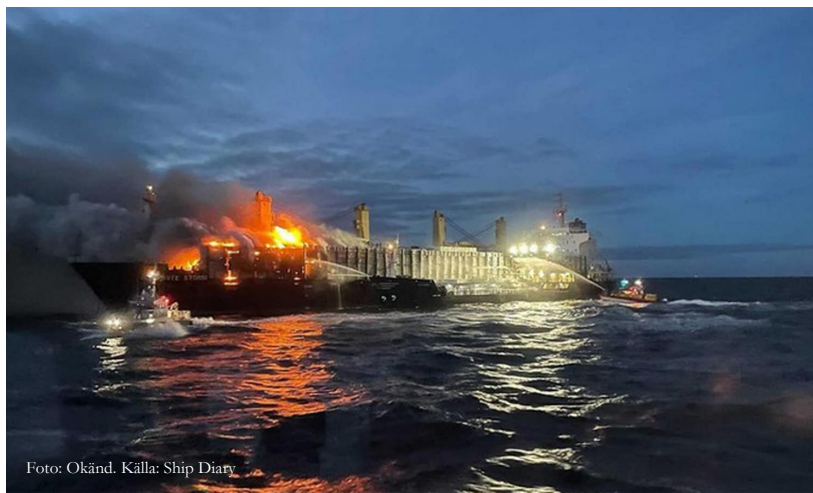


Foto: Okänd. Källa: Ship Diary

Aktuellt

## Brand ombord

Av professor Johan Schelin

I skrivande stund har den omfattande branden ombord på det Liberiaflaggade fartyget m/s Almirante Storni precis släckts. Nu stundar sannolikt ett rättsligt efterspel rörande ansvaret för skadorna på lasten respektive fartyget där frågor om ansvaret för däckslast och tillämpningen av det så kallade brandundantaget i Haag Visby-reglerna respektive sjölagen kan komma att aktualiseras.

En avgörande fråga i sammanhanget är vilket lands lag som är tillämpligt på ansvarsfrågan. Det finns här risk för att ansvaret för däckslaster kan variera kraftigt mellan olika jurisdiktioner. Orsaken till detta är att Haag Visby-reglerna endast gäller i fråga om transporter under konossement (det saknas information om konossement eller sjöfraktsedlar har utfärdats avseende godset) samt att däckslaster heller inte omfattas av det tvingande lastskadeansvaret i konventionen om det angivits i transportkontraktet att godset ska transporteras på däck och att detta sedan verkligen transporteras på däck, se artikel I (c). I praktiken innebär detta att de länder som tillträtt Haag Visby-reglerna har frihet att välja hur de önskar reglera ansvaret för däckslast. Enligt 1891 års sjölag var det för övrigt möjligt att friskriva sig från ansvaret för förluster av och skador på däckslast, något som för övrigt var vanligt förekommande i fråga om trälaster. Des högre riskerna för att godset skulle sköljas överbord uppvägdes av de lägre frakterna för denna typ av transport. När den nuvarande sjölagen infördes gjordes

des emellertid lastskadeansvaret tvingande även i fråga om däckslaster. Ändringen motiverades av framväxten av containertransporter inom linjefarten. I fråga om den typen av transporter finns det logistiskt sett inte några möjligheter att på förhand avtala om att godset ska föras ovan eller under däck. Är nordisk rätt tillämplig i fråga om skadan kommer således skadan på trälasten att regleras av det tvingande ansvaret i sjölagen. Kommer frågan däremot att avgöras enligt utomnordisk rätt framstår det som mer osäkert vad som gäller. Ansvaret kan då mycket väl endast vara reglerat genom villkoren i transportkontraktet, det vill säga konossementet eller sjöfraktsedeln.

I den situationen att ansvaret för skadorna på trälasten är underkastat nordisk rätt kan rederiet återropa det så kallade brandundantaget i 13 kap. 26 § första stycket 2 sjölagen enligt vilket transportören inte är ansvarig för bränder vållade av besättningen och andra medhjälpare. I dagsläget är brandorsaken inte känd, men skulle det exempelvis visa sig att branden har orsakats av gnistor från ett elektriskt ankarspel, en kran eller en kabel på däck kommer transportören att undgå ansvar för skadorna på trälasten (istället kan det snarast bli fråga om lastägaren ska ersätta skadorna på fartyget).

Brandundantaget gäller emellertid inte beträffande fel eller försummelse av transportören själv, så kallade egenfel. Det betyder att transportören ändå kan hållas ansvarig om det visar sig att det saknades brandföreskrifter eller bestämmelser om hanteringen

av viss utrustning ombord på fartyget (jfr Falkanger Th. & Bull H. J., Sjørett, 8 uppl. Oslo 2016, s. 293). Branden i fråga lär enligt vissa uppgifter i media ha startat i fören av fartyget och det är inte ovanligt att där även finns förråd av färg och liknande.

Vidare är transportören trots brandundantaget ansvarig enligt 13 kap. 26 § andra stycket om skadan beror på att denne eller någon denne ansvarar för har brustit i tillbörlig omsorg när det gäller att göra fartyget sjövärdigt före resans början. Det är inte fråga om sjövärdighet i den mening som avses i fartygssäkerhetslagen utan om sjövärdighet i relation till lasten. Den avgörande frågan här är om fartyget var i sådan kondition att det kunde förväntas kunna bringa lasten i oskadat skick till destinationshamnen. Skulle det exempelvis finnas indikationer på att m/s Almirante Storni inte var i sjövärdigt skick vid lastningen, genom att viss utrustning på däck var dåligt underhållen, (exempelvis ankarspel, kranar och kablar) med påföljande risk för gnistbildning eller genom att brandfarlig materiel inte hade rensats bort från däckets innan lastningen av virket påbörjades gäller att transportören måste visa att så inte var fallet för att kunna göra bruk av brandundantaget.

Dessa minst sagt brännande frågor kommer sannolikt att tas upp till diskussion mellan transportören, lastägaren och berörda försäkringsgivare.

Adress till redaktionen  
Juridiska institutionen  
Stockholms universitet  
SE-106 91 Stockholm  
E-post: [johan.schelin@juridicum.su.se](mailto:johan.schelin@juridicum.su.se)  
Hemsida: [www.sjorattsbiblioteket.se](http://www.sjorattsbiblioteket.se)

Distribution: Poseidon Förlag AB

God jul 2021  
önskar  
Sjörättsinstitutet

